FORMULA E IN ARABIA SAUDITA LA STAGIONE SCATTA NEL SEGNO DELLA MERCEDES, MORTARA LEADER

AUTO SPRINT

n. 5

Anno LXI Settimanale, 1-7 febbraio 2022

3,00 Euro (Italy only)

BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 € PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 € CH CT 7,70 CHF CH 8,00 CHF

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

24 ORE DI DAYTONA

Doppietta Acura, favola Castroneves In Gte-Pro Porsche batte Ferrari

PRIMO PIANO

STAR VAR

La Ferrari torna a ruggire e a suscitare entusiasmo a Fiorano, seppur con la vettura di tre anni fa, mentre, al fianco di Leclerc, Sainz figlio la guida e suo padre si confida con noi... Intanto la F.1 è scossa dall'idea di un Video Assistant Referee proprio come accade nel calcio, nel nostro caso tramite un remote garage a Ginevra

di Andrea Cordovani

Var in F.1, sogni Lancia e Drago a casa!

Carichi sempre più pendenti si agitano sulla testa della Formula Uno. Si continua a indagare. Va avanti l'inchiesta sui veleni sparsi e le polemiche innescate dall'ultimo Gp del Mondiale 2021 ad Abu Dhabi. La Fia prende tempo, dilata ancora i tempi dell'attesa, ma intanto iniziano a emergere i primi dettagli e i primi orientamenti che segnano una chiara linea di demarcazione tra il passato e il presente, tra la gestione Jean Todt e quella di Mohammed Ben Sulyem. Il voluminoso dossier con i risultati dell'indagine sarà aperto nella F.1 Commission in programma il 14 febbraio, mentre l'eventuale approvazione di cambiamenti regolamentari avverrà nel Consiglio Mondiale che si terrà in Bahrain il 18 marzo alla presenza del presidente Ben Sulayem. La Mercedes dopo gli eventi di Abu Dhabi aveva dichiarato ufficialmente di pretendere i risultati dell'indagine FIA prima dell'avvio della stagione, che scatterà con i test di Barcellona in programma il prossimo 23 febbraio sul circuito di Montmelò. La sensazione è quella che si stia prendendo ancora del tempo, forse, nel tentativo di placare tensioni ancora forti, di allentare le ultime pressioni. Nel frattempo, però, un'intervista del segretario generale motosport della Fia, Peter Bayer, rilasciata al giornalista austriaco Gerhard Kuntschick è tornata a mettere sotto ai riflettori la scottante vicenda. Il contenuto di alcune dichiarazioni fatte dal dirigente federale anticipano un deciso cambiamento di indirizzo da parte della Fia rispetto al recente passato. La gestione Todt è stata caratterizzata da una difesa a tutto campo dei propri delegati. Le parole di Bayer indicano, però, una sterzata da parte della Fia. «*Masi* – ha detto Bayer – *ha fatto un ottimo lavoro in molti modi. Glielo abbiamo detto. Ma c'è la possibilità che ci possa essere un nuovo direttore di gara*». Poi ancora: «*Stiamo studiando di dividere i vari compiti del direttore di gara, che è anche direttore sportivo, delegato alla sicurezza e alla pista. Troppo. Questi ruoli andranno divisi tra più persone*». Bayer anticipa anche una svolta epocale per la F.1 perché la Fia sta valutando anche la possibilità di istituire una sorta di remote garage a Ginevra che, come la Var nel calcio, assisterà il direttore di gara. «*Questo* - ha sottolineato Bayer - *consentirà al direttore di gara di concentrarsi sul proprio compito senza distrazioni*». La Federazione Internazionale, insomma, prepara il nuovo corso e, di conseguenza, lascia ulteriormente sulla graticola Michael Masi, facendogli perdere così altri scampoli di quell'autorevolezza fondamentale per il ruolo che ricopre e già messa in forte discussione nella passata stagione. Si dilata l'attesa per una decisione che, comunque vada, farà discutere…

Sognare non costa niente

A proposito di attese. Ce n'è una che ormai va avanti da tempo. È quella degli appassionati di rivedere una Lancia impegnata nel Mondiale Rally. E così lasciateci sognare, perché la presenza del Ceo di Stellantis Carlos Tavares al volante di una Stratos in livrea Alitalia al Rally di Montecarlo Storico è qualcosa che arriva direttamente al cuore degli appassionati. Il comunicato stampa diramato per annunciare la presenza dell'amministratore delegato definisce questa partecipazione come una "iniziativa personale", ma vedere una Stratos di nuovo al via del "Monte" con il numero 1 del Gruppo è sicuramente un colpo al cuore per gli appassionati, che fa sognare in grande per il futuro.
Tavares sulla Stratos-Alitalia al Monte Storico, al di là di ogni altra considerazione, accende la speranza a noi romantici delle corse di poter tornare a vedere una Lancia al via del Mondiale Rally. Un bel tassello mancante per un marchio glorioso. Lancia vanta una carriera nei rally ancora ineguagliata e niente è dato sapere su un possibile ritorno alle corse: l'obiettivo è quello di approdare nel mondo premium, iniziando con la nuova Ypsilon nel 2024 e introducendo poi una crossover nel 2026 e l'erede della Delta nel 2028, entrambe a propulsione elettrica.
Stellantis ha così delineato una serie di obiettivi per fare crescere Lancia, ma affinché questi vengano raggiunti, la Casa automobilistica torinese deve mettere da parte per un po' il ritorno alle competizioni.
Per il momento, insomma, non resta che godere del messaggio lanciato e del ricordo. Con Sandro Munari la Stratos in livrea Alitalia ha conquistato tre vittorie consecutive al Rally di Montecarlo e tre campionati del mondo Costruttori. Dal 1975, prima stagione con la griffe della compagnia di bandiera nazionale fino al 1977 è stato il Drago a monopolizzare la scena sulle strade del rally più famoso del mondo. Ed è un ricordo ancora più dolce da condividere perché nei giorni scorsi, dopo il ricovero in ospedale, Munari è tornato a casa, nell'abbraccio dei suoi familiari e dei tantissimi appassionati in ansia per le sue condizioni di salute. Una bella carezza del destino dentro a una storia clamorosamente emozionante. ●

di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi

(Al)Cool test

BUTTIAMOLA SUL FUTURO, CON PRONOSTICI E PREVISIONI, LASCIANDO I TITOLARI DI QUESTA RUBRICA LIBERI DI SBILANCIARSI PROVANDO A INDOVINARE CHI, DOVE E COME SARANNO I PROTAGONISTI DELLA PROSSIMA EDIZIONE DEL CAMPIONATO MONDIALE DI F.1, ALL'INSEGNA DEL CAMBIAMENTO

C'è chi ama scommettere convinto di saperla lunga; c'è chi scommette convinto si tratti di un semplice gioco. Che include ampie possibilità di prendere una cantonata. È questo il caso. Un gioco, appunto, per correre in anticipo sulle piste del prossimo Mondiale, alla vigilia del Mondiale. Una lista di preferenze semiseria stilata allo scopo di indurvi a pensarci su, senza il rischio di perdere un euro. Team e tecnici, macchine e piloti, protagonisti e comparse da indicare per il gusto di trascorrere qualche minuto in compagnia. Ecco, modestamente, le nostre puntate sul 2022.

Pilota rivelazione

TERRUZZI - Faccio una prima follia: Valtteri Bottas. Ma sì, per la serie "tuteliamo le minoranze". Metti che l'Alfa Sauber rinsavisca, metti che senza la solita pressione venga fuori il semplice talento, metti che non essendo obbligato a fare i numeri, il Findus cominci a fare i numeri. Sarebbe divertente, in ogni caso. Una vera sorpresa.

ALLIEVI – Qualcosa mi dice che l'inverno di Charles Leclerc si stia rivelando amarissimo. Dapprima è stato superato da Sainz nella classifica del mondiale, poi è arrivato il (secondo!) Covid mentre la Befana gli ha portato un giudizio tagliente di Helmut Marko che lo ha definito un buon pilota ma non quel fenomeno che ci si aspettava. E allora io punto su tutte queste amarezze accumulate che a mio avviso diventeranno energia esplosiva e ci ridaranno il Leclerc brillante di quando anche la Ferrari era brillante e gli forniva una macchina vincente.

Pilota delusione

ALLIEVI – Ho la tentazione di fare due nomi anziché uno, benché la scommessa si faccia sempre solamente su un elemento. E allora cito tale Zhou, cinese, che la Sauber ha ingaggiato solo per una questione di quattrini, visto che nello zainetto ha portato una trentina di milioni di euro. Zhou ha fatto poco nelle formule minori, ha discretamente deluso in Formula 2 e adesso si trova a dover mostrare al mondo il suo valore in una squadra peraltro difficile (chiedere informazioni a Giovinazzi, nel caso) come quella svizzera, che ha anch'essa bisogno di riscattarsi. Volevate sapere il secondo nome nel mio taccuino? Mazepin. E non aggiungo altro.

I PERSONAGGI PIÙ ATTESI
A sinistra, Leclerc, che deve tornare al top delle quotazioni dopo che Sainz in Ferrari ha fatto meglio di lui. Sopra a destra, Schumi jr, atteso con la Haas a mostrare quanto ha imparato nella stagione del debutto in F.1 e, sotto, due nuovi arrivi: Russell alla Mercedes, a sostituire Bottas, che vediamo a destra, diventato nuova punta di lancia dell'Alfa Romeo

TERRUZZI – Azzardo anche qui: George Russell. Lo dico con la speranza di sbagliarmi di brutto. Ma è lui, George, che rischia di più, dati i mezzi, date le attese. Se ci azzecco, nulla di male, ci sta che a un ragazzino salti qualche nervo una volta piazzato al centro della scena. Altrimenti, bene uguale, anzi meglio. In fin dei conti stiamo parlando di una grande promessa.

Team rivelazione

TERRUZZI – Dire Ferrari è troppo scontato anche se ci conto assai per il bene di tutti noi. Dico Haas perché dal fondo si può solo risalire, perché faccio un tifo silente ma costante per il giovane Mick, perché è ora che questo team si faccia notare non solo in quanto fanalino di coda. Dopo anni di magre, un venerdì grasso, un sabato di sciambola, una vera domenica. Coraggio.

ALLIEVI – La scommessa la faccio con me stesso e lancio un nome: Alpha Tauri. Che è gestita benissimo da Franz Tost e ha due piloti in costante ascesa. Di Gasly sappiamo tutto: al team faentino ha persino regalato una vittoria e di tanto ci ha emozionato con gare molto belle insieme a qualifiche da top driver. Parallelamente, nella seconda parte del 2021, è cresciuto molto Yuki Tsunoda, riconoscendo (non è da tutti) di aver affrontato la F.1 alla leggera, pensando che fosse tutto più facile. Tsunoda ha la dote della velocità innata e se dovesse limitare gli errori…

Team delusione

ALLIEVI – Sauber col marchio Alfa Romeo, sperando di sbagliarmi clamorosamente poiché sono affezionato sia al team elvetico sia al logo prestigioso che porta sulla carrozzeria. Ci sono state le dimissioni di Pascal Picci presidente di Sauber Holding, ci sono state voci di vendita, non ho visto arrivi di rilievo nell'organigramma tecnico. Insomma, mi aspettavo ben altro nell'evoluzione di questa squadra che Sergio Marchionne avrebbe voluto trasformare in una succursale di Maranello.
TERRUZZI – Mah, butto qui un Renault. Motivo? Impalpabile. Però, troppo caos al vertice, troppa gente che va e che viene, una gestione della comitiva per nulla rassicurante. Il che non indice ad una qualche allegria pensando alla vettura pronta al varo. Mi spiacerebbe un sacco perché Alonso è il mio beniamino, perché un'altra delusione comporterebbe per lui una vera mazzata. Con la speranza di prenderla io, la mazzata, ecco.

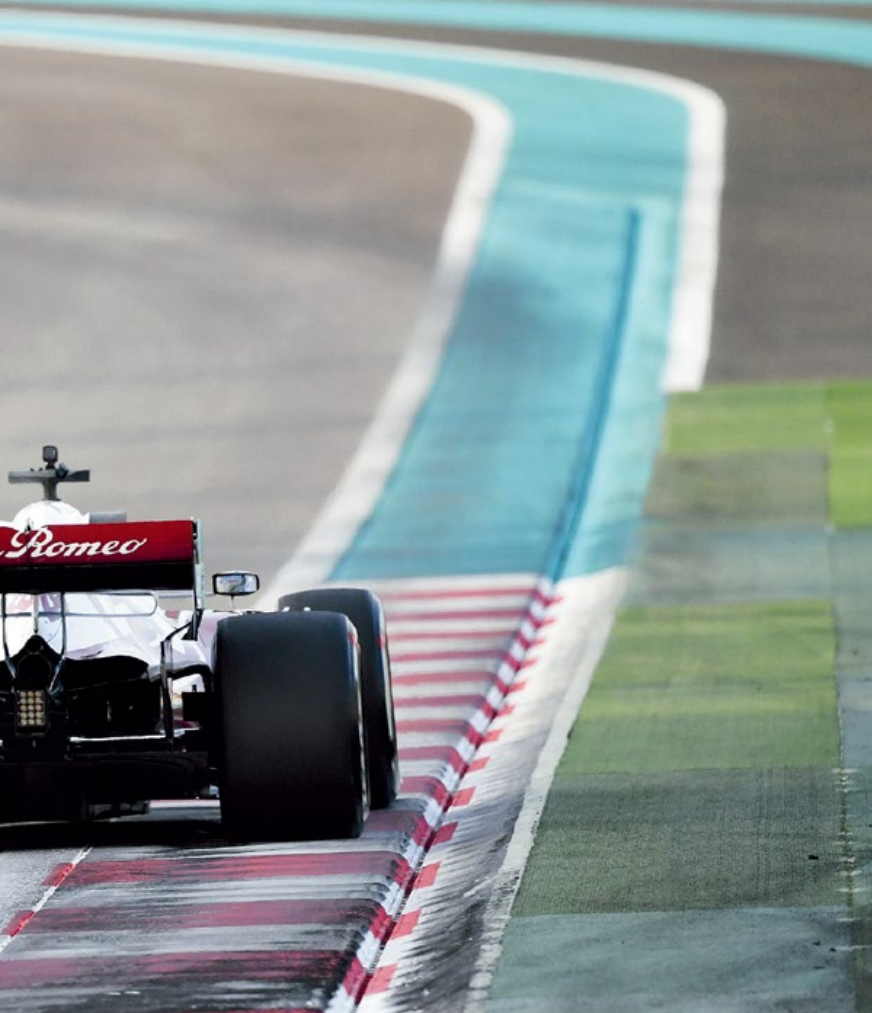
Personaggio emergente

TERRUZZI– Qui è la curiosità a spingermi. Voto Flavio Briatore, il cui ritorno è stato annunciato mesi fa, senza spiegare il come e il quando. Dare dell'emergente a Briatore fa un po' ridere ma sono curioso di vedere cosa viene fuori dal sodalizio – per molti versi inatteso- con Stefano Domenicali. Ammesso e non concesso di non esagerare con lo spettacolo a scapito della tradizione.
ALLIEVI – Zac Brown, titolare della McLaren, è un personaggio che ha un forte culto di se stesso. Però durante questi mesi di stasi ha espresso una serie di considerazioni sul mondo dei Gran Premi in senso lato, che mi hanno visto passare decisamente dalla sua parte. Non fosse altro per il coraggio di aver dichiarato cose sacrosante. Un altro discorso riguarda invece l'attuazione. Sarà capace il manager americano di perorare le sue tesi nel vespaio rappresentato dal clan dei costruttori, che per certi versi assomiglia molto a quello dei marsigliesi?

Personaggio deludente

ALLIEVI – Vi aspettate che citi il nome di un manager? No, preferisco quello di un pilota che continua a esternare concetti molto condivisibili su ecologia e cose similari, ma fuori dal contesto e in modo disordinato quanto confuso. Mi riferisco a Sebastian Vettel inteso come guru, non come pilota, quasi un doppione di Greta Thunberg inserito nello strano mondo dei Gran Premi. Hamilton porta avanti le sue tesi (talvolta esondando) nel modo che sappiamo, ma proprio per questo Vettel avrebbe dovuto farlo con una strategia diversa.
TERRUZZI – Temo, dico temo, che si tratti del nuovo presidente Fia, Mohammed Ben Sulayem. Con la speranza di sbagliarmi. Ma, insomma, i meccanismi che determinano ascese e cadute nella politica del motorsport non rassicurano nemmeno un bebè. L'uomo ha molti buoni propositi. Vedremo se e come saprà trasformarli in realtà, circondato com'è da gente che ha in mente solo i fatti propri.

Gp memorabile

TERRUZZI – Bahrain, in quanto primo di un'epoca colma di novità e di indispensabili, frettolosi adattamenti. Una vera prima visione su una pista tutto sommato poco entusiasmante, sulla quale ogni squadra avrà provato pochi giorni prima. Memorabile anche perché credo che il risultato verrà smentito nel giro di un mesetto.
ALLIEVI – Nel calendario compare al numero 18: è il Gp del Giappone a Suzuka, che in teoria dovrebbe tornare dopo la pandemia, ma non si sa mai. Il reinserimento nel mondiale di un tracciato favoloso e selettivo come quello di Suzuka è un onore per questa Formula Uno che ha accettato tracciati improponibili come quello di Jeddah. Improponibili ma compatibili col solo obbiettivo dei team: incassare denaro.

Tecnico calante

ALLIEVI – Posso astenermi dal rispondere? Il bello del prossimo mondiale è che – come mai – farà emergere i nomi dei tecnici più pratici, visionari o meno che siano, perché tutti sin troveranno di fronte un foglio bianco sul quale esprimere le proprie idee e dimostrare la propria bravura. Quindi sono curiosissimo di capire chi si dimostrerà il migliore e chi invece il peggiore, fermo restando che oggi il DT è colui che riassume le idee di staff tecnici di centinaia di persone e non è più il progettista dell'intera macchina. Tutti partiranno da zero e non intendo bocciare qualcuno a prescindere.

TERRUZZI – Beh, se Mr. Adrian Newey sbagliasse una mossa non mi strapperei le vesti. Dopo anni e anni e anni a spadroneggiare, ci sta che non trovi un bandolo, che perda di vista un flap, che sbraghi di un mezzo millimetro. Con tutto il rispetto dovuto ad un ballerino di cad-cam. Anche per consolare tutti noi anzianotti che di errori ne facciamo una cifra, basta leggere qui.

Gp terribile

ALLIEVI – Abu Dhabi ha senso solamente perché rappresenta l'ultima gara del mondiale. Sappiamo come sono andate le cose nel lontanissimo 2021. E siccome questa Formula Uno risponde oramai più alle regole di Netflix che non a quelle dello sport, mi attendo un altro finalone da film. Ad Abu Dhabi, appunto.

TERRUZZI – A parte Monaco, una pizza mai vista, figuriamoci con 'ste macchine lente nel lento, dico Arabia, per ragioni opposte. Arriva troppo presto e trattasi di pista pericolosa in condizioni normali, figuriamoci con vetture velocissime nelle curve da marce alte, con i muri ad un nulla, con i piloti che devono ancora capire la rava e la fava. L'appuntamento mette paura. Non solo a me, credo.

Tecnico emergente

TERRUZZI - Qui per me siamo nella nebbia doppia e fitta perché chi fa cosa è difficile capirlo soprattutto se sei un somaro. Non faccio nomi: ne attendo uno davvero nuovo. Quello di un ragazzo in gamba che in Italia o in Inghilterra abbia scovato un colpo nel proprio genio per darci aria fresca e qualche idea sconvolgente. Per gli avversari, si capisce.

ALLIEVI – Punto ancora su un nome discretamente scontato: Adrian Newey. Avete notato la trasformazione della Red Bull nel finale della passata stagione, quando il mago inglese è tornato – dopo l'incidente in bici nel quale ha rischiato la vita – sul ponte di comando del team? È stato lui a ridare argomenti e morale alla squadra, facendo volare Verstappen verso il titolo.

MILLE FACCE DI UN MONDIALE
Sopra, l'Alfa Romeo, squadra che si deve riscattare, alla pari di Vettel,m a destra, mentre, sotto ecco la Red Bull con Horner, Marko e Newey, ovvero il team più gasato e felice. Nell'altra pagina, in basso, il neo Presidente della Fia Mohammed Ben Sulayem, sul quale c'è chi nutre qualche perplessità: staremo a vedere...

Gesto eclatante

TERRUZZI – Me lo aspetto da Daniel Ricciardo perché serve qualcosa di più per continuare a ridere. Ma se devo trovare un signore da corsa, vado a finire sempre nei pressi di Lando Norris, un ragazzo che somiglia ai campioni vecchio stampo. Animato da una sorta di disinteresse rarissimo a vedersi in un mondo di lupi. Aggiungo un terzo nome: Charles Leclerc. Deve ribaltare e rianimare, raddrizzare e filare. La stoffa c'è. Che la esponga in tutta la sua lunghezza.

ALLIEVI – Immagino una gara difficilissima, dalla partenza incerta – annullamento, safety car o rinvio – nella quale fine si decide per il via. E Carlos Sainz, dalla terza fila, balza al comando già alla prima curva infilando all'interno prima Verstappen e poi Hamilton. Dopo di che allunga mentre la pioggia si fa più fitta. Una fuga che si concluderà sotto la bandiera a scacchi, tra abbracci bagnati, incredulità, ammirazione.

Gesto sconfortante

ALLIEVI – Temo, visto che i personaggi in questione non sono cambiati, una replica -su quale pista è del tutto secondario - del Gran Premio del Belgio 2021, il più grande scandalo della Formula Uno. Ovvero, una gara omologata come tale quando invece non si è neppure consumata. Mi aspettavo una sollevazione a fine campionato. Silenzio tombale: questa è la Formula Uno di oggi.

FERRARI COL DOVERE DI RILANCIARSI
Sopra, la coppia Ferrari composta da Leclerc e Sainz, in grado di rilanciare la Rossa e sotto, l'orange-papaya della McLaren, già in fase di ripresadopo che lo scorso anno ha vinto a Monza con Ricciardo

TERRUZZI – Un timore e una speranza a proposito di John Elkann. Il timore è che prenda decisioni controproducenti. La speranza è che trovi soddisfazione e passione, entusiasmo e fiducia. Il che significa avere a che fare con un Cavallino che galoppa al punto da avvicinarlo di più alle corse. Ma i veri gesti sconfortanti sono quelli di chi traffica nel paddock a tempo pieno. Quelli di chi urla in collegamento con la direzione gara durante la gara per poi scaricare ogni colpa sul direttore di gara. Basta, per carità. ●

FAI IL PIT STOP E ABBONATI AD AUTOSPRINT.

IN REGALO PER TE UN VOLUME SPECIALE DI AUTOSPRINT GOLD COLLECTION.

Abbonarsi a

è semplice e veloce!

Compila il tagliando e invialo alla e-mail:

abbonati@tre-effe.net

oppure spediscilo a

Treeffe Srl

Via Bomarzo 34 - 00191 Roma

Fax: 06.56.56.16.53

Info tel. 051.61.54.523

da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16

Per pagamenti con carta di **credito o PayPal**
e per abbonamenti all'estero visita il sito

www.abbonatiweb.it

Mi abbono per un anno a **al prezzo speciale di € 80,00**

Cognome e nome ....

Via .... n° ....

Cap .... Città .... Prov. ....

Telefono ....

e-mail ....

Ho scelto di pagare tramite:

☐ **c/c postale** n. **1048510505** ☐ **Bonifico Bancario** Iban: **IT06Z0760103200001048510505**

intestato a Treeffe Srl - Via Bomarzo 34 - 00191 Roma – causale "Abbonamento **Autosprint**"
di cui allego fotocopia

La informiamo che i Suoi dati personali saranno trattati con modalità informatiche o manuali per l'invio della rivista edita dalla Conti Editore Srl, esclusivamente ove vi sia una idonea base giuridica e nei limiti in cui questo sia necessario. Una informativa dettagliata sul trattamento dei Suoi dati personali Le sarà fornita separatamente, ai sensi dell'art. 13 del Regolamento UE 2016 679 e del D.lgs. 196 del 2003. Per l'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016 679 e dell'art. 7 del D.lgs. 196/2003 Lei potrà rivolgersi al Titolare dei trattamenti scrivendo alla Conti Editore Srl Via del Lavoro, 7 40068 San Lazzaro di Savena (BO) o al seguente indirizzo contieditore@legalmail.it

Data .... Firma ....

L'offerta è valida solo per l'Italia.

di Mario Donnini

Star Var, episodio I la forza sia con te

QUALCOSA SI MUOVE DOPO IL POLVERONE SOLLEVATO PER IL CONTROVERSO FINALE F.1 DI ABU DHABI. IL DIRETTORE DI GARA MASI POTREBBE ANDARSENE E IL SUO SUCCESSORE VERREBBE AIUTATO DA UNA VAR STILE CALCIO, OVVERO UN REMOTE GARAGE GINEVRINO

E così ci stanno pensando su, sul futuro della camera di regia in Formula Uno, ma in pentola bollono diverse cose: la prima delle quali è Michael Masi. Il Direttore di gara per antonomasia del Circus rischia d'uscire lessato dalla serata d'Abu Dhabi 2021, la quale, tra parentesi, tra tutte le cose discutibili che ha fatto durante la scorsa stagione, regole alla mano, è la cavolata meno peggio, perché, tanto per limitarsi a ricordarne solo due, la raccapricciante e pestilenziale gara finta di Spa a cent'all'ora ancora grida vendetta e la bandiera rossa fantasma in Arabia, pure.

E di fronte a immensità quasi inspiegabili del genere, Masi è alla gogna semplicemente perché sotto l'ultima Safety-Car a Yas Marina non ha consentito a tutte le macchine di sdoppiarsi prima del restart. In quel momento, però, non aveva alternative, perché se non avesse ripristinato la corsa facendo leva sulla sua riconosciuta possibilità discrezionale di farlo in fretta, il mondiale sarebbe finito malinconicamente a lotta neutralizzata, con Hamilton campione.
Proprio la necessità morale d'affrettare e snellire la procedura, aveva portato lo stesso Masi a ritagliare tempo e spazio per lasciare la possibilità di di-

sputare a ciò che rimaneva del gruppone quel fenomenale ultimo giro: tornata decisiva che, letta con senno di poi, suona come una condanna allo stesso Hammer e una chance meravigliosa, una specie di tiro a porta vuota per Verstappen. Anche se in realtà, per dirla tutta, in quello sprint finale drammatico e determinante c'è stata gara vera e l'olandese ha sorpassato e poi difeso la posizione da immenso campione, tutt'altro che demeritando game, set, partita, match e titolo iridato, perché, come noto, in quei pochi chilometri ci si giocava tutto.
In altre e franche parole, come dicevo all'inizio, Masi di stupidaggini ne ha fatte neanche poche e manco piccole, lo scorso anno, però alla fine rischia seriamente d'essere messo alla porta per una delle poche pensate ragionevoli che aveva partorito e questo appare veramente paradossale.
Il fatto è che il clima politico generale è cambiato, i giochi di potere in ballo sono diversi, l'aria spira controvento rispetto a prima e alla fine chi sembra destinato a restare col cerino in mano potrebbe essere proprio Masi medesimo, che tra l'altro vanta anche antenati e origini nel Belpaese, ma questa è un'altra storia.
Le parole recenti del potente Peter Bayer, Segretario Sport della Fia, adombrano possibilità che vanno ben oltre i destini del Direttore di gara titolare, lasciando ben aperta, ma tanto aperta, la possibilità di una sostituzione e, soprattutto, l'ulteriore intervento consistente in una riforma strutturale all'interno dell'operato della stessa camera di regia di un Gran Premio.
Qua si tratta non solo di cambiare arbitro, ma pure di rinnovare fischietto e segnalinee, finendo con l'introdurre di fatto un vero e proprio remote garage che da Ginevra, città sede della Fia, può e deve assistere e coadiuvare il Direttore di gara stesso, stile Var. Incaricandosi del lavoro di cucina, ossia ispezionando minuziosamente in diretta ogni fase di corsa, facendo zoom sulle parti da seguire e sezionare perché passibili d'indagine live.
Non solo: dal primo Gp 2022 lo stesso Direttore di gara, chiunque esso sia - al limite anche più d'uno -, non avrà più l'onore e l'onere di parlare in diretta con addetti al muretto o peggio ancora a team principal intenzionati a disturbarlo o coartarne l'azione, perseguendo interessi di parte.
Il grande capo del Gp, l'arbitro supremo, non deve più quindi avere diecimila occhi e bocche per seguire la gara e nello stesso tempo chiacchierare con i plenipotenziari dei team, instaurare dialoghi e trattative e contemporaneamente studiare al ralenty le ragioni di possibili controversie mentre la gara sta andando avanti a 250 km/h di media.
Ovviamente il remote garage facente funzioni della calcistica Var non si sostituirebbe in niente e per nulla alla potestà decisionale del direttore di gara stesso, ma lo coadiuverebbe togliendogli il peso dell'accertamento e dell'analisi del fatto controverso. Lasciando quindi intatta la piena facoltà del responsabile primo di capire come si deve comportare e qual è la norma da applicare, quindi, soprattutto, se sussistano le premesse per deferire la fattispecie evidenziata al collegio degli steward, per eventuali provvedimenti disciplinari.
C'è pure la possibilità che all'interno di questa mini-riforma sia presa in considerazione anche l'ipotesi di studiare il possibile per evitare che una gara possa finire sotto Safety-Car -, così facendo, però, attenzione, riconoscendo a pieno titolo il buon senso dell'operato di Masi ad Abu Dhabi 2021, eh -, rifacendosi alla stessa ratio che ha ispirato a suo tempo la Nascar: anche se bisogna andarci cauti, perché le F.1 corrono a benzina contata, quindi una gara non si può mica allungare alla bisogna, sennò i piloti rischian di restare tutti a piedi...
Comunque, visto che questo è un pezzo d'opinione, tanto vale dirlo chiaro: ERA ORA.
Era ora, perché non se ne poteva più di vedere, nei casi più intricati, i muretti far proclami, dialoghi e contrattazioni col Direttore di corsa, peggio che al mercato del pesce di Ballarò.
Era ora, perché il Direttore medesimo non può e non deve seguire una corsa con le macchine che sfrecciano e nello stesso tempo ripassare al ralenty episodi dubbi e dialogare con tizi che berciano pro domo loro.
Era ora, perché il Direttore di corsa ha responsabilità di un evento che si svolge a trecento all'ora, mica di disciplinare la corsetta di una ventina di cristiani che trotterellano in mutande, come nel calcio.
Quindi più lo lasciano in pace e più sereno lo fanno lavorare, e meglio è.
Ad analizzare, qualificare, didascalizzare e zoomare, potrebbe pensarci il remote garage, istruendo quindi in un battibaleno la pratica pronta a finire sotto gli occhi del boss e, ove necessario, poi nelle dolci grinfie del collegio degli steward.
Sinceramente, non ho nulla da obbiettare, ma solo da prendere atto che la svolta pare chiaramente orientata nella direzione del buon senso.
Però, occhio, ché se Michael Masi lo fanno fuori, lo fanno fuori mica perché è brutto & cattivo, ma sol poiché c'è un nuovo Presidente della Fia, al secolo Mohammed Ben Sulayem, e non impera più Jean Todt il quale per definizione, costituzione, carattere e stile, mai e poi mai avrebbe lasciato sprotetto, vulnerabile e sacrificabile uno dei suoi, giusto per far sorridere la Mercedes e ridare slancio al taciturno e piccato Hamilton.
Alla fine della fiera, Michael Masi rischia di tornare a casa perché a casa c'è tornato - ma felice, sereno e di sua spontanea volontà -, Jean Todt.
Per il resto, sulla cottura in pentola cui accennavo alla prima riga, ne sapremo di più nella riunione della Commissione Fia prevista per il prossimo 14 febbraio. Laddove dovranno essere presentate tutte le modifiche in oggetto qui accennate, le quali, infine, saranno sottoposte al vaglio e all'eventuale approvazione del Consiglio Mondiale, che si riunirà il 18 marzo, quindi poco prima di accendere i motori per l'attesissima stagione 2022. La quale potrebbe passare alla storia come il primo atto in F.1 della saga di Star Var.
Caro Direttore di gara dei Gp 2022, chiunque tu sia, la forza sia con te. ●

MASI E LA SAFETY-CAR IL NODO DELLA QUESTIONE
Il Direttore di gara Michael Masi e la Safety-Car ad Abu Dhabi: immagine simbolo della riflessione in atto che potrebbe portare a sostanziosi cambiamenti, in F.1

di Fulvio Solms

Red Bull stile Gattopardo

AFFINCHÉ TUTTO RIMANGA COM'È, TUTTO DEVE CAMBIARE: LA MORALE DEL ROMANZO DI TOMASI DI LAMPEDUSA SI APPLICA AL RAPPORTO DEL DRINK TEAM CON LA HONDA

Aspanne potrebbe funzionare così, come nel Gattopardo: il ruolo di Tancredi spetterebbe a Helmut Marko e quello di Don Fabrizio a Masashi Yamamoto capo della Honda. Con il primo che spalanca un orizzonte dicendo al secondo: «*Se vogliamo che tutto rimanga com'è bisogna che tutto cambi. Mi sono spiegato?*».
Sì, certamente dev'essere andata in questo modo perché i giapponesi, dopo aver deciso di investire pesantemente sulla Formula Uno (2015), essersene pentiti, aver annunciato il ritiro ufficiale (fine 2021), aver azzeccato il motore, vinto il Mondiale piloti e deciso di continuare a fornire Red Bull e Alpha Tauri privatamente per un solo anno (2022), hanno infine (infine?) quadruplicato questo accordo prolungandolo fino a tutto il 2025, dunque alla conclusione dell'era degli attuali motori ibridi.
Oggi il microscopio va dunque puntato su questa stirpe di motoristi, fieri cultori del senso dell'onore ma anche maestri del ciapa no, almeno per tempistica in Formula Uno.

Era obiettivamente il momento più sbagliato per mollare, ma per salvare il progetto e la faccia è servito un triplo carpiato con avvitamento. Il risultato in tre passaggi.
1) Honda lascia la Formula Uno come Costruttore ma vi rientra immediatamente come fornitore esterno, sempre garantendo a Red Bull e ad Alpha Tauri power unit con gestione e assistenza (sviluppo ovviamente fino all'omologazione di marzo, poi tutto bloccato per quattro stagioni). Nel pacchetto è naturalmente compreso il lavoro per l'adozione dei nuovi carburanti più bio (la componente di etanolo quasi raddoppia quest'anno, passando dal 5,75 al 10 per cento).
2) Yamamoto come dicevamo gioca al Gattopardo: esce da Honda per fondare una sua società di consulenza e continua pure lui a fare esattamente ciò che faceva prima, a cavallo tra la sua ex azienda e il gruppo Red Bull, con tanto di presenza fisica ai Gp.
3) La neonata Red Bull Powertrains, che tanto ha fatto parlare per aver sfilato Ben Hodgkinson e altri ingegneri motoristi a Mercedes AMG High Per-

formance Powertrains, si concentrerà sul progetto delle power unit del 2026, indefinite perché ancora in attesa di un regolamento tecnico che è tutt'oggi oggetto di discussione tra squadre, FIA e Formula Uno. E quando sarà il momento potrebbe gestire il rientro alle corse del motorista Porsche.

«*Abbiamo trovato una soluzione completamente diversa rispetto a quella originariamente prevista* – ha spiegato Helmut Marko – *I motori saranno prodotti in Giappone fino a tutto il 2025 e noi non li toccheremo affatto. I diritti e tutto lo sviluppo rimarranno in mano ai giapponesi e questo per noi è importante in chiave 2026, quando come motoristi saremo i nuovi arrivati*». Per il momento Red Bull Powertrains si concentrerà sulle trattative, allo scopo di spuntare regole percepite come tecnicamente favorevoli.

«*I nostri sempre maggiori successi* – ha anche dichiarato Marko – *hanno portato al ripensamento dei giapponesi. E con la soluzione che abbiamo trovato, Honda potrà usare le conoscenze sulle batterie per la fase di elettrificazione della sua gamma automotive. Inizialmente era previsto che avrebbero prodotto i nostri motori solo per il 2022, ora sappiamo che ciò continuerà fino al 2025 e questo per noi sarà un enorme vantaggio: dovremo occuparci di calibrazioni davvero minime*».

Marko, come spesso fa, ha anche parlato della Ferrari: «*La sua power unit ha fatto progressi, ma io conosco i nostri e sono davvero promettenti. La Ferrari potrebbe comunque battersi per qualche vittoria*».

Tutto ciò però non basta a dire che Honda continuerà a giocarsela con Mercedes, sul fronte motori e più generalmente sulla prestazione. Maranello ha in serbo un V6 profondamente riprogettato e con un'idea innovativa in camera di scoppio. A questo sarà poi abbinata una parte elettrica già vista nella seconda metà del Mondiale 2021 e ulteriormente sviluppata sulla base di quelle uscite. Renault, da par suo, ha ridisegnato la power unit, crede fermamente nella metà elettrica e non va trascurata.

Insomma: c'è chi ha lavorato e lavora affinché tutto cambi, ma per davvero. ●

Matrimonio d'interasse!

IN QUESTO CASO, PENSANDO AL FUTURO, OSSIA AL 2026, L'ASSE SAREBBE AUSTRO-TEDESCO E VEDREBBE COINVOLTE LA RED BULL TEAM DI F.1 E LA PORSCHE COME FORNITORE DI MOTORI

di **Matteo Novembrini**

La F.1, si sa, è un mondo che va veloce. Talmente veloce che alla vigilia della settimana in cui inizieranno a cadere, ad una ad uno, i veli sulle nuove monoposto 2022, già si pensa a lungo termine, al 2026. Una data che il Circus ha cerchiato come quella in cui debutteranno i nuovi motori che andranno a sostituire le attuali power unit. E di conseguenza, è una data che fa gola a molti costruttori: su tutti Porsche ed Audi, entrambi del gruppo Volkswagen.

Red Bull e Porsche, promessi sposi

Entrando nello specifico, la situazione è diversa per i due marchi e, a quanto pare, molto più in fase avanzata per Porsche. Perché se da parte sua Audi è ancora lontana dal finalizzare le discussioni con McLaren, in casa Porsche la situazione è già fortemente delineata con all'orizzonte una stretta collaborazione con la Red Bull. Si tratterebbe di un binomio da urlo, certamente di elevate ambizioni e con un ritorno d'immagine, prima ancora che parlare di risultati, di alto livello. Come è noto la Red Bull, per prepararsi all'addio della Honda, ha investito costruendo una divisione motori, ufficialmente Red Bull Powertrains, dove gestire le power unit nipponiche che verranno congelate ad inizio 2022 per le tre stagioni successive (salvo piccoli interventi legati prevalentemente a sicurezza ed affidabilità). L'accordo era che nella nuova struttura di Milton Keynes buona parte dei tecnici ex Honda avrebbe lavorato sulle unità giapponesi che verranno lasciate in eredità alla Red Bull, ma nella scorsa settimana è spuntata l'ipotesi di una Honda impegnato fino a tutto il 2025, con un ripensamento che avrebbe del clamoroso. Questo significherebbe lasciare in Giappone la produzione e la manutenzione dei motori, mentre in Inghilterra alla Red Bull spetterebbero solamente piccoli aggiustamenti da fare sulle Pu, a partire dall'installazione sulla vettura. Per la Red Bull sarebbe un vantaggio enorme, perché l'impegno sui propulsori in questi quattro anni sarebbe minore, a tut-

to vantaggio di una preparazione ancor più marcata in vista proprio della rivoluzione del 2026. Anno in cui, appunto, entrerà in scena ufficialmente il marchio Porsche: la casa tedesca sfrutterebbe il grosso impianto di Milton Keynes portando il suo know-how tecnico, il quale verrebbe unito all'esperienza ed agli uomini del gruppo di Dieter Mateschitz: la campagna acquisti in casa Red Bull tra i motoristi infatti è stata notevole, a partire dall'ex Mercedes Ben Hodgkinson, l'ingegnere più conosciuto, ma non l'unico, passato sotto l'ala dei bibitari. Poggiare su Red Bull Powertrains per Porsche significherebbe risparmiare l'imponente investimento che altrimenti servirebbe per tirare su una struttura motori ex novo. Ed è proprio questo che fa gola a Porsche, mentre dal canto suo la Red Bull sarebbe ben lieta di ospitare accanto alla sua factory un motorista vero e proprio a cui lasciare una divisione completamente nuova per una fornitura in esclusiva. Ciò che è importante sapere a questo punto è se Honda è davvero convinta del suo dietrofront: in quel caso Red Bull figurerebbe come motorista nuovo a tutti gli effetti alla vigilia del 2026, e questo le garantirebbe tutti i vantaggi che, ad oggi, la F.1 sta promettendo ai nuovi costruttori, una strategia adottata per attirare nuove case. Nello specifico, non è dato sapere di che vantaggi si tratta, anche se è lecito pensare ad un budget superiore rispetto ai motoristi già presenti nel Circus.

Verso quali motori?

Quali tipi di motori avrà la F.1 ancora non è stato ufficialmente deciso, anche se le discussioni vanno verso un'unità più semplice rispetto alle power unit attuali. Faranno il loro debutto carburanti al 100% sintetici, e si è fortemente indirizzati nel mantenere l'attuale architettura a 6 cilindri, confermando gli attuali V6 da 1600 cc. Ad essere rivista dovrebbe essere la parte ibrida, nella speranza di avere motori che siano più vicini a quelli delle vetture stradali: da qui il desiderio di eliminare il complesso MGU-H e di restare con il più pratico sistema dell'MGU-K, con un supplemento di potenza elettrica che andrebbe quasi a triplicare. Ad oggi si sa che l'intenzione sarebbe quella di rivedere pure la componente termica, sfornando un motore più rumoroso con un regime di rotazione sui 15.000 al posto degli attuali 12.000.

UN'UNIONE POSSIBILISSIMA

Anche se per i prossimi anni la Red Bull ha un suo chiaro piano di gestione motori, dal 2026 potrebbe tornare perfetto l'accordo a lungo termine con la Porsche, per ritrovare una partnership privilegiata di fornitura con un grande Costruttore

PORSCHE

Gruppo VW, Audi resta sullo sfondo

Del gruppo Volkswagen fa parte come detto anche Audi, indirizzata invece verso la McLaren. Ma se per Porsche la situazione è già delineata, per Audi la cosa è diversa perché differenti sarebbero le modalità di ingresso in F.1. Porsche sarebbe un motorista a tutti gli effetti, proprio come lo è stata la Honda, mentre la McLaren, sempre molto attenta ai bilanci, sarebbe intenzionata ad una partecipazione più diretta da parte dell'Audi, anche a costo di vendere una quota del team. In quel caso dunque non si tratterebbe più di una semplice fornitura di motori, ma di una partecipazione più diretta alle varie vicissitudini della scuderia di Woking, che sognerebbe l'estensione della collaborazione anche al settore Automotive. Tradotto in parole semplici, vorrebbe dire che l'Audi metterebbe sul campo le sue conoscenze per fornire motori in esclusiva alla McLaren nel settore F.1 ma al tempo stesso collaborare sul piano stradale, il tutto in cambio di una quota del team nel Circus, aspetto che ovviamente garantirebbe un forte potere decisionale. L'ipotesi di un'acquisizione totale del team McLaren da parte di Audi per adesso resta un'idea altamente improbabile, ma una partecipazione diretta con una fetta di quote rimarchevole è uno scenario tutt'altro che impossibile. ●

Cavallini di nuovo ruggenti!

SEPPURE AL VOLANTE DI UNA SF71H DEL 2018, I TITOLARI LECLERC E SAINZ, ACCOMPAGNATI DAL COLLAUDATORE SHWARTZMAN HANNO RIACCESO MOTORI E PASSIONE, A FIORANO

di **Alessandro Gargantini**

Voglia di ricominciare

Tre lampi rossi hanno aperto la nuova stagione in circuito della Scuderia Ferrari. Da mercoledì 26 a venerdì 28 gennaio il collaudatore Robert Shwartzman ed i titolari Carlos Sainz e Charles Leclerc, in ordine di chiamata, sono scesi in pista sul tracciato di casa di Fiorano dove sono state percorse quasi trecento tornate, per un totale di oltre ottocento chilometri. Come ormai da tradizione, la sgambata sull'impianto di proprietà della Ferrari viene utilizzata per consentire allo staff tecnico e ai meccanici di togliersi la (poca) ruggine che può essersi accumulata nelle sei settimane di tregua dopo l'epilogo stagionale di Abu Dhabi e ai piloti di riprendere confidenza con le sensazioni fisiche e visive che solo la pista sa trasmettere e riacquisire dimestichezza con le procedure. Da parte di tutti, piloti in primis, abbiamo colto tanta determinazione e una gran voglia di ricominciare, che non è stata scalfita dal clima rigido, da un cambio di programma e dalla nebbia che ha costretto ad un piccolo ritardo nella mattina della terza giornata.

Tempi ristretti ma programma rispettato

Come in ogni "prima" che si rispetti, anche attorno al debutto stagionale in pista della Rossa c'è stato un piccolo giallo. I motori avrebbero dovuto accendersi già nella giornata di martedì, ma la mancata ratifica, e conseguente attuazione, da parte della Federazione di un accordo raggiunto tra le squadre di utilizzare le monoposto più recenti ha impedito ai tre piloti di utilizzare, come da piani, la SF21 e costretto gli uomini diretti da Mattia Binotto a ripiegare su una SF71H del 2018 ormai destinata ad altro uso. È stata la stessa Casa di Maranello a spiegare la vicenda nel suo dialogo con la stampa.

Il cambio di piani ha imposto la rinuncia alla prima giornata, ha scombussolato i piani, ma non ha intaccato il valore e la validità dell'iniziativa. Di fatto, a Fiorano sono stati costretti a ripiegare su una soluzione di contingency a causa di un reclamo dell'ultima ora di un team che ha preferito rimanere nell'ombra e che, se non avesse avuto la finalità di creare un contrattempo, si sarebbe mossa con la Federazione con una tempistica differente. Voci di corridoio parlano di un team cliente Mercedes, forse scottato dopo aver perso un confronto diretto l'anno scorso, oppure la stessa Casa della Stella ha voluto muoversi attraverso una struttura a lei cliente. La Scuderia Ferrari è certamente la squadra che ha fatto il passo in avanti più importante tra il 2020 ed il 2021, nello scorso campionato ha centrato tutti i suoi obiettivi e, in ottica futura, non può far dormire sonni tranquilli a nessuno.

CARLOS SAINZ AMATISSIMO
Sopra, Carlos Sainz di nuovo in azione a Fiorano e, in alto a destra, intento a firmare cappellini ai tifosi oltre le reti, a ribadire quanto le sue prestazioni 2021 lo abbiano fatto crescere a stima tra gli appassionati

Fiorano ormai è un classico

Nella ormai classica cornice di Fiorano, nonostante l'utilizzo di una monoposto datata e di gomme che non sono quelle utilizzate nel mondiale, i piloti e lo staff hanno la possibilità di risintonizzarsi su parametri reali non replicabili al simulatore, rientrando così nel clima che torneranno a respirare esattamente ad un mese di distanza nei pre season test di Montmelò, che per la prima volta saranno svolti a porte chiuse per quel che concerne le telecamere, che saranno bandite sulla pista catalana. Non ci sarà dunque l'usuale diretta tv che tornerà in occasione del secondo test collettivo prestagionale che si svolgerà sulla pista di Sakhir una settimana prima dell'apertura del mondiale, dal dieci al dodici marzo prossimi. Tra la tre giorni di Fiorano e la prima sessione dei preseason test in terra iberica è in programma la presentazione della nuova monoposto, contrassegnata dal codice progetto 674. L'appuntamento è fissato per il 17 febbraio e sarà visibile online.

Leclerc e Sainz subito a loro agio

Per Leclerc sarà la quarta stagione con i colori della Casa di Maranello, mentre per Sainz sta per iniziare la seconda. Il monegasco si muove come a casa all'interno delle premises della Ferrari e anche Sainz ha ampiamente alle spalle l'emozione del debutto di (esattamente) dodici mesi fa. Entrambi si sono mostrati già concentrati, con l'ambizione e la consapevolezza del loro ruolo centrale nel contesto di una stagione nella quale sono riposte chiare aspettative, perché tornare a "vincere diverse corse", l'obiettivo dichiarato dal management lo scorso dicembre, significa indirettamente non accantonare da principio le ambizioni di mirare al titolo, soprattutto alla vigilia di un mondiale riformattato con l'obiettivo di avere un maggior equilibrio e competizione. Il pubblico, nonostante il freddo, non è mancato lungo le recinzioni della pista e ha trasmesso calore e colore che sono stati notati e apprezzati da tutti e, in particolar modo dai piloti, che sono andati a salutare i tifosi. Sainz e Leclerc erano saliti per l'ultima volta sulla SF21 in occasione dei post-season test di Yas Marina, disputati con le mule car due giorni dopo l'epilogo stagionale che ha assegnato alla casa del Cavallino il ruolo di terza forza nel mondiale e a Sainz e Leclerc il quinto e settimo posto tra i piloti.

Ecco Shwartzman

Lo staff tecnico della Scuderia Ferrari ha scelto di aprire e concludere le attività con il nuovo collaudatore Shwartzman, ventiduenne prodotto della FDA, reduce dalla vittoria nel FIA Formula 3 nel 2019 e da un quarto ed un secondo posto nel FIA Formula 2 Championship nelle due stagioni successive, sempre al volante di una monoposto allestita dal Team Prema. Dopo aver concluso la stagione 2021 alle spalle del team-mate Piastri, quest'anno il pilota nato a San Pietroburgo non sarà impegnato direttamente in nessuna categoria, ma svolgerà il ruolo di tester per la Casa del Cavallino e di terza guida per il Team Haas F.1.
Lo scorso quattordici dicembre a Yas Marina il russo era salito per settantatré tornate sulla SF21, ottenendo buoni riscontri. Nella giornata successiva, Shwartzman era sceso in pista con la VF-21 del Team Haas F.1, mettendosi in evidenza con il miglior tempo assoluto, ottenuto però con una monoposto del 2021. Alle spalle del russo si piazzò Norris, primo tra i piloti che utilizzavano i nuovi pneumatici da diciotto pollici. Anche nel 2020 il portacolori della FDA era stato premiato dalla Scuderia Ferrari con un test di fine stagione. Robert scese in pista sul tracciato degli Emirati, sempre il quindici dicembre, al fianco di Antonio Fuoco.

Tre giorni pieni. Siamo già nella nuova stagione

Mercoledì 26 si è finalmente accesa la luce verde nel garage di Fiorano nel quale è stata allestita la SF71H. I tecnici della Casa del Cavallino hanno consentito a Shwartzman di compiere i primi chilometri soltanto nel pomeriggio, quando il driver russo ha inanellato quarantaquattro tornate prima di rientrare definitivamente nella corsia box, chiudendo la prima parte del suo lavoro, in attesa di riprendere il volante nella giornata di venerdì. Il russo ha mostrato molta dedizione e una voglia di imparare che non è sfuggita allo staff tecnico. Quest'anno Shwartzman sarà a totale disposizione della squadra, al simulatore, nelle riunioni tecniche ed in pista quando è chiamato in azione. Una sorta di full immersion per farsi trovare pronto nel momento del debutto nella seria regina, obiettivo dichiarato dallo junior della Rossa. La monoposto utilizzata da Shwartzman era già stata assegnata all'attività Corse Clienti ed è stata precettata e riadattata in extremis per l'occasione.
Giovedì 27 è arrivato l'atteso momento di scendere in pista per il duo titolare. La Scuderia Ferrari ha chiamato in azione Sainz in mattinata e Leclerc nel pomeriggio. Il madrileno ha imboccato l'uscita della corsia box poco dopo le 9.30 con condizioni non ideali a causa del clima polare, con una temperatura di tre gradi e chiazze di bagnato in traiettoria. Il driver spagnolo ha percorso cinquantanove tornate e ritrovato velocemente confidenza con le procedure e con la sua monoposto. Dopo essersi sfilato il casco, Sainz ha sottolineato, ad un anno esatto di distanza dalla sua "prima volta" con i colori della Scuderia Ferrari, il grande affiatamento che si è creato con la squadra e di sentirsi realmente a casa ogni volta che ritorna a vestire di rosso. Sainz ha anche spiegato che le sollecitazioni

QUESTI I PUNTI DI VISTA DEI FERRARISTI SAINZ E LECLERC

Sgambatura utilissima!

SAINZ: *«In questi giorni, come tutti i nostri colleghi del resto, siamo impegnati al simulatore, al quale alterniamo intense sedute di allenamento fisico in palestra. Tuttavia se parliamo di sollecitazioni, niente mette alla prova il corpo in maniera completa come il salire fisicamente in macchina. Per questo poter girare prima dell'inizio della stagione, non importa quale sia la monoposto, per un pilota è sempre molto utile. È come se stessi risvegliando il tuo corpo, ricordandogli cosa significa essere un pilota di Formula Uno».*

LECLERC: *«Dopo un mese e mezzo distante dall'abitacolo avevo proprio voglia di rimettermi alla guida. È stato molto divertente e anche utile come allenamento. Non vedo l'ora di scendere in pista a Barcellona con la vettura 2022 – ha concluso il monegasco – per entrare in pieno in questa era della Formula Uno e vedere se tutto il lavoro che abbiamo fatto fin dallo scorso anno sarà ripagato con la competitività che ci aspettiamo di avere».*

ADESSO È IL MOMENTO DI CREDERCI DAVVERO

Anche se reduce da una stagione non entusiasmante, Leclerc si è presentato a Fiorano ritemprato, bello carico ed entusiasta di girare con una Rossa di F.1, anche se vecchia di tre anni. E, già che c'era, pure lui non ha fatto certo mancare il suo omaggioai tifosi

che si hanno in pista non possono essere replicate al simulatore e che la possibilità di guidare in circuito è molto importante per un pilota, a prescindere dalla monoposto utilizzata, perché non solo si riattivano il corpo e la mente, ma si ritrova il clima di lavoro con la squadra. La "voglia di ricominciare" è stato il tema portante anche delle parole di Leclerc, sceso in pista nel pomeriggio poco dopo le ore quattordici. Il monegasco ha inanellato quarantotto giri della pista di Fiorano, concludendo tra gli applausi di numerosi tifosi ai quali Leclerc ha voluto fare visita. Anche il pilota del Principato ha sottolineato l'importanza dell'allenamento svolto, un importante primo passo nella stagione che dovrà ripagare il tanto lavoro di preparazione iniziato dodici mesi fa.
Venerdì 28 è stato nuovamente Shwartzman ad essere protagonista. Il driver russo ha chiuso i lavori di Fiorano percorrendo centoventuno tornate della pista emiliana. Nella mattina, il driver della FDA ha atteso circa mezz'ora prima di lasciare la corsia box a causa della nebbia che impediva di

vedere la prima curva, da sempre il parametro di sicurezza utilizzato sul circuito emiliano. Verso le dieci Shwartzman ha iniziato l'attività in pista, approfittando dell'evoluzione del tracciato, che da umido si è progressivamente asciugato, per effettuare delle prove di bilanciamento della vettura. Inoltre, il giovane russo ha consolidato la propria conoscenza delle procedure e mostrato una grande applicazione. Il bilancio della tre giorni di Fiorano non è certamente in.. rosso. Senza alcun inconveniente è stata percorsa la distanza di 811 km dai tre piloti scesi in pista. Shwartzman, delle 272 tornate complessive, ne ha percorse 165. Leclerc e Sainz sono apparsi molto a loro agio, motivati e soddisfatti per aver compiuto il primo passo in circuito nella nuova stagione. La prossima volta che scenderanno in pista avranno finalmente a disposizione la monoposto che disputerà il prossimo mondiale, il progetto 674 sarà giunto a compimento. La presentazione della nuova monoposto è sempre più vicina. Ma la nuova stagione, nella sostanza, è già cominciata. ●

Metti una sera a cena a **Maranello**

VIAGGIO NELLE ATMOSFERE ESCLUSIVE DELLA VIGILIA DEL RITORNO FERRARI F.1 A FIORANO. ALL'INTERNO DI UNA SERATA A SORPRESA AL RISTORANTE MONTANA, CHE VEDE IL DIRETTORE DI AUTOSPRINT ANDREA CORDOVANI E IL TITOLARE DI QUESTA RUBRICA DIVIDERE PASTI, ANEDDOTI E IDEE CON CARLOS SAINZ SENIOR PIÙ TANTI ALTRI COLPI DI SCENA...

di Mario Donnini

A VOLTE SEMBRA CHE LA F.1 NON SIA COSÌ OFF LIMITS E I SUOI PERSONAGGI INARRIVABILI. PROVATE A GUSTARVI LA SERATA CHE CI HA VISTO ALL'OPERA A MARANELLO, AL RISTORANTE MONTANA, A CONTATTO CON CARLOS SAINZ PADRE, PIÙ TANTE ALTRE SORPRENDENTI PARTECIPAZIONI STRAORDINARIE, PER SCOPRIRE CHE IL CIRCUS NON È NÉ FREDDO NÉ DISTACCATO

Sopra, Carlos Sainz padre e figlio posano al Ristorante Montana, in alto a destra, al termine di una bella serata vissuta insieme. Sopra a destra, il genitore alla Dakar e, a sinistra, il figlio in pista a Fiorano, entrambi al lavoro nei rispettivi... uffici

MARANELLO - Metti una sera a cena, al Ristorante Montana - covo della fede ferrarista e pure degli effettivi del Cavallino Rampante -, in formazione d'attacco il Direttore di Autosprint Andrea Cordovani e il sottoscritto. A livello del tutto informale, con la parola data di ritrovarsi per demolire qualche piatto di roba in compagnia di Luca Colajanni, che formalmente è capo delle Relazioni Esterne e della Comunicazione della Ferrari, e sostanzialmente sarà al tavolo con noi, per passare una serata senza affanni, giusto per farci la rima, toh.
Il tema è a sorpresa, sì, a sorpresa, perché tutti quelli che compariranno in questa storia manco sapevano di entrarci, né io, siceramente, avrei mai pensato di scriverla. Però a volte le cose più belle son quelle che nascon da sole, in un clima spontaneo, tranquillo e pieno di passione per le corse.
Entriamo e si va belli diretti nella saletta privé, di solito riservata a quelli che non vogliono essere disturbati, diciamo una decina di posti in tutto, con, al massimo, tre-quattro tavoli. E, prima sorpresa, appena sulla sinistra c'è una tavolata a 24 carati, perché assieme al pilota della Ferrari Carlos Sainz, c'è suo padre Carlos Sainz Senior, fresco reduce della Dakar, più il manager del pilota di F.1, il giovane Carlos Onoro, più il prepa-

ratore atletico Rupert, al quale Carlos junior si affida per tenere il fisico in ordine, peraltro riuscendoci alla grande.
Incontrarsi del tutto per caso è bello quanto piacevole, considerando che il Direttore di As, d'estrazione rallistica, non vedeva Carlos Sr da tempo, pur avendo con lui contatti abituali, mentre io non parlavo con Junior da quando m'aveva concesso un'intervista ai tempi di Toro Rosso e della convivenza con Max Verstappen, nel 2015, in occasione di un lungo viaggio in macchina organizzato dalla Renault, durante il quale lo spagnolo si era rivelato simpaticissimo.

La serata si anima

Morale della favola, senza volerlo la serata si anima, perché con Luca Colajanni non facciamo in tempo a scambiarci due battute, che eccoti Carlos Sainz Senior venire al nostro tavolo con un bicchiere di vino rosso in mano, un sorriso e una frase di quelle da ricordare per un pezzo: *«Al tavolo di mio figlio mi trovo bene, ma qui con voi penso proprio che starò meglio, perché siete vecchi, gente dell'età mia, quindi è perfetto!»*.

SAINZ, UNA FAMIGLIA SEMPRE IN & DI CORSA!
Sopra, Sainz Senior con l'Audi tutta elettrica alla recente Dakar, esperienza dalla quale il campionissimo, classe 1962, sotto a destra, è uscito molto contento e ottimista per il futuro

I segreti di Carlos padre

Ridiamo tutti, Carlos è classe 1962, Andrea 1967, Luca e io del 1965, con Colajanni più giovane di me al fotofinish e, scherzandoci su, viene subito da chiedergli: be', allora, Carlos, questa Dakar con la favolosa e fantomatica - ma mica tanto - Audi tutta elettrica, come è andata? *«Guarda, mi sono divertito, sono stato bene. Siamo partiti*

RIPRESA DI CONFIDENZA
Sopra, Carlos Sainz Junior in pista a Fiorano con la Ferrari e la sera prima a cena presso il Ristorante Montana, qui in compagnia del nostro Mario Donnini

con tante incognite, praticamente senza avere la possibilità di correre con una macchina davvero collaudata e alla fine posso essere assai contento di come si è svolta la gara, ben al di là del dodicesimo posto assoluto, che in realtà dice tanto e dice niente. La verità è che con l'Audi RS Q e-tron già la prima giornata ho perso a freddo più di due ore e questo ha condizionato gran parte della competizione, anche se, a parte qualche inevitabile problema di gioventù, la macchina, completamente rivoluzionaria e per me una vera novità, si è rivelata interessante, piacevole e in grado di crescere. Quindi sono contentissimo anche e soprattutto guardando le cose in prospettiva».

Okay, ma, dì la verità, sono vere le chiacchiere che ricaricavate il motore con generatori diesel? «*Macché* - fa lui con aria sincera -, *in realtà l'Audi elettrica ha un sistema che la ricarica da sola mentre è in azione, quindi nessun problema. Credimi, è così, tramite un motorino indipendente e in parte grazie al recupero d'energia dissipata nella frenata. Solo un immaginario lunghissimo rettilineo potrebbe crearci qualche problema, ma alla Dakar , ovvio, niente di tutto questo».*

Nel cuore dell'Audi RS Q e-tron

Andrea già che c'è coglie l'occasione per chiedergli se ha continuato il vezzo di fare alla Dakar i briefing serali col figlio e Carlos risponde come i messicani di Tex Willer mentre trangugiano aguardiente in una posada: *«Seguro! Siempre!»*, Carlos Junior lì vicino ascolta, capisce e sorride, mentre suo padre continua scatenato, visto che l'incalzo chiedendogli le differenze di guida tra una vettura tradizionale a due ruote motrici e un'auto elettrica come l'Audi. E il tre volte vincitore della Dakar non si fa pregare: *«In realtà è tutto diverso, perché con una vettura a motore endotermico prima d'affrontare le dune devi ogni volta calibrare la guida e scegliere la marcia giusta, dovendo sempre tenere il motore in tiro nel modo ideale, perché sbagliare rapporto significa perdere il passo e avere prestazioni non soddisfacenti. Con la vettura elettrica, invece, sei in presa diretta, sempre in tiro, praticamente e costantemente in coppia massima e questo permette di concentrarsi solo ed esclusivamente nella guida e nella navigazione. In poche parole, è meno impegnativo e stancante. Poi la macchina è davvero interessante. Insomma, la trovo una sfida fantastica e mi sento molto motivato per il futuro».*

Le cose che Carlos non aveva detto

Non finisce qui, perché il leggendario ex iridato di rally continua a sorprendere, rivelando: *«Ci credo molto, in questo progetto, tanto che ho firmato per tre anni, il che significa che di sicuro sarò al via della Dakar anche nel 2023 e nel 2024».* Okay, ma quest'Audi l'anno prossimo, con dodici mesi di vita agonistica e sviluppo, che cosa potrà fare? Carlos non ha dubbi: *«Può vincere. Eccome. Alla seconda Dakar, sì, già nel 2023, l'Audi elettrica sarà vincente, all'interno di una gara che sta cercando di chiarire e modulare la sua identità volendo essere sempre più selettiva e impegnativa. In ogni caso penso proprio che ne vedremo delle belle».*

Sainz Senior intervista noi

E poi la serata svolta. Nel senso che Sainz Senior continua a parlare ma mettendosi a fare il giornalista e l'intervistatore. Tanto per cominciare, butta là un *«Io Andrea Cordovani lo conoscevo che era un ragazzo inviato di As e io un pilota del mondiale rally, a te, invece* (e guarda me, nda) *non ti conosco. Forza, raccontami...».*

Per me risponde Andrea: *«Lui scrive su Autosprint, tra le altre, una rubrica che si chiama Bastian Contrario e non gli sta mai bene niente».* E allora Luca Colajanni, figurati, come un centravanti imbeccato a porta vuota, se ne esce in forbice con un: *«Sta sempre a scrivere cose belle del passato, che prima era meglio di adesso, che in Formula Uno non va bene niente e invece non è vero, eh».*

Carlos e l'era Toyota

Okay, allora per farlo contento non ordino il passato, né di verdura né di pomodoro, e la butto sui tortellini alla panna, pensa te, mentre Colajanni medesimo smettendo di spararmi alzo zero si spara una Coca zero. Fatto sta che a Carlos dico: *«Sai, in questo numero di As in edicola ho scritto che la*

Toyota - marchio che ti ha reso iridato nei rally -, è la Casa automobilistica più eclettica e vincente dell'era modernissima delle corse, eppure non esalta, non fa sognare e questa è una cosa strana».
Carlos ci pensa su: *«Ho capito cosa vuoi dire e penso che può avere senso. Per parte mia sono tanto grato alla Toyota, perché ha cambiato la mia vita. E lì ho trovato anche un secondo padre, Ove Andersson, che mi ha permesso di diventare un top driver, di vincere il mondiale due volte cambiandomi la vita»*. Butta là Colajanni: *«Peccato che la Toyota non abbia ottenuto i risultati che sperava solo in F.1»* e lì Sainz si rimette a fare rivelazioni: *«Pensate che oltre a volermi in gara alla 24 Ore di Le Mans con la Gt-One, che ho solo provato, nel 2002, quando la Casa giapponese ha debuttato nel mondiale F.1, Ove Andersson mi voleva direttore sportivo della squadra, ma io gli ho detto di no per due bei motivi: primo perché non avevo nessuna esperienza del Circo iridato e secondo perché volevo ancora correre. Difatti eccomi qua, a sessant'anni...»*.
Peraltro in gran forma, senza neanché mezz'etto di più sul peso ideale, tanto che lascia in tavola mezzo tirami su e non finisce il calice di rosso, quasi a volersi imporre morigeratezza anche nel clima amichevolmente conviviale.

Il passato e il futuro

Carlos guarda il figlio, i due con un'occhiata s'intendono, quasi a darsi appuntamento da lì a poco fuori dal ristorante, mentre Senior ci riserva il gran finale: *«Voglio dirvi una cosa. Sapete, nella carriera di un pilota, così come nella vita di un uomo, c'è sempre un giorno in cui il suo destino vive una svolta. Per me è stato il rally di Sanremo 1988, quando ancora correvo con la Ford Sierra Cosworth, con buone possibilità sull'asfalto e nessuna sullo sterrato, contro le Lancia. Però in quell'edizione nebbia e maltempo mescolarono le carte, così disturbai le Lancia, cedendo solo nel finale e arrivando quinto, dopo essermi messo in grande evidenza, tanto che eccoti la chiamata della Toyota. Per questo l'Italia ha voluto dire tanto, per me. La mia grande chance sfruttata bene...»*.

La piacevole scoperta di Shwartzman

Il saluto di commiato con Carlos Senior è caloroso e con Junior carino, col vecchio campione che sorride ammonendomi: *«Occhio, perché d'ora in poi ti leggerò, con attenzione, eh»*, mentre Junior si limita a dire: *«Scusate, non mi fermo e vado a riposare, perché domani si lavora»*. E via.
L'attenzione cade allora su un ragazzo che sta cenando di spalle davanti a noi e che istintivamente si volta e sorride, quasi senta gli sguardi addosso. È Rober Shwartzman, collaudatore della Rossa e punta di diamante della Ferrari Driver Academy in F.2. Gli chiedo perché questo cognome così strano per un russo, se per caso è d'origine tedesca, e lui, in un italiano perfetto, mi risponde: *«No, niente a vedere con i tedeschi, in Italia sto da dodici anni e oramai tra Maranello e Sassuolo ci vivo e so tanto del vostro Paese e della vostra mentalità. Pensate, che l'Italia ho imparato a conoscerla quando da ragazzino giocavo con Assassin Creed alla console: lì ho capito quanto può essere bella e magnificente Roma, nella quale ho pure vissuto e che come impatto sul piano della bellezza preferisco a Milano, che mi sembra più votata al lavoro e agli affari. In ogni caso, la città più bella del mondo è San Pietroburgo, a primavera... Vedi che sono ancora un po' russo? Ma adesso penso a restare concentrato qui, anzi* - rivolto a Colajanni - *domani potrò fare qualche filmato e qualche foto?»*. Figurati, Luca gli dà una risposta tutta tecnica e professionale che manco capisco, comunque mi fa specie pensare che Shwartzman sia un baby di 21 anni che sta per salire entro poche ore su una Rossa di F.1, anche se datata di tre anni, secondo regolamento, eppure ha la mente anche ai social, il che me lo umanizza molto e mi fa provare simpatia, anche perché quanto a empatia e intelligenza ne ha da vendere... Okay, in bocca al lupo, boy.

PICCOLI FERRARISTI CRESCONO A FIORANO
Sopra, in pista, e, in alto ai box, il russo Robert Shwartzman, collaudatore della Ferrari, protagonista di simpatiche confidenze la sera prima in compagnia con i giornalisti di Autosprint. Nell'altra pagina, in basso, ecco il ragazzo calarsi nell'abitacolo della Ferrari F.1 di tre anni prima e, più in alto, vediamo in azione, stessa pista, steggio giorno, il più esperto Carlos Sainz

Colajanni termina la sua Coca-Cola, Andrea la guarda e fa: *«Carlos, ti ricordi quel giorno al Rally di Cipro quando arrivasti a fine speciale semisvemuto perché disidratato?»*. E lui: *«Terribile. Mi salvò uno dell'equipe medica, un omeopata, proprio dandomi una Coca-Cola, che mi permise di mettere zucchero nell'organismo, ravvivandomi un po'... Va bene, adesso basta passato!* - figurati, Colajanni appena sente 'sta frase, gode - *e pensiamo al futuro, perché domani la Ferrari F.1 riaccende i motori...»*.
Andrea Cordovani ribatte sicuro: *«Già, e adesso c'è Carlos Junior che va come un treno con la Rossa e sbaglia pochissimo, quindi, chissà...»*. E Carlos Senior, sorridendo sornione: *«Per quanto ho capito io, occhio, perché se Autosprint vende di più con la Ferrari competitiva, da quello che ho capito magari ci sta che nel 2022 in Formula Uno le cose si potrebbero mettere bene per tutti, sia per noi che per voi, tra pista e edicola!»*.

Il sorprendente Colajanni

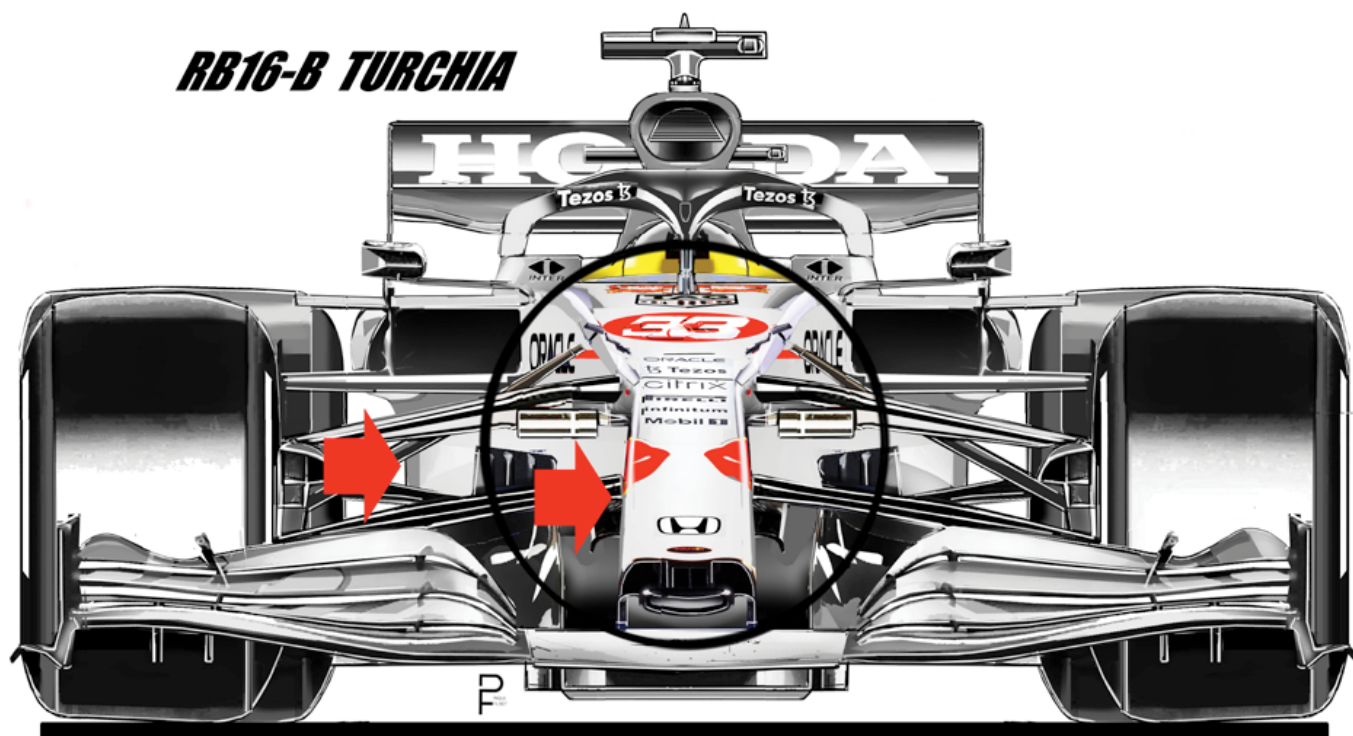
Potrebbe finire qui, e invece no. Quando nessuno s'aspetta più altro dalla serata, il Cola mette gomme da qualifica e benzina bassa e, a rake estremo, piazza una meravigliosa serie di racconti sulla sua vita. Particolare, intensa, unica per certi versi, narrando tanto di sé e pochissimo degli altri, sempre sorvegliato e corretto, professional e istituzionale, ma per una volta con gli ultimi due bottoni slacciati. Per correttezza e privacy, sorry, niente particolari, ma la vera rivelazione è vedere, udire e gustare Colajanni narratore, attor giovane da palcoscenico capace di recitare se stesso e non solo con le pause e le riprese giuste, sfoderando mille aneddoti, diecimila sfumature, un milione di cose da approfondire sulla F.1 di ieri, oggi e domani. Alla faccia del passato e del bicarbonato di sodio, che ci aspetta tutti.
Morale, i campioni parlano, le leggende sorridono, bevono, brindano insieme a noi per voi, e alcuni tra i personaggi buoni del Circus e non solo - quando becchi la serata giusta -, rivelano, testimoniano e lasciano capire che il nostro mondo sa essere ancora bellissimo. E profumare incredibilmente, a fine della serata, di panna cotta e dell'aroma di quella che gli amanti più puri delle corse sono orgogliosi di definire "racing fraternity". ●

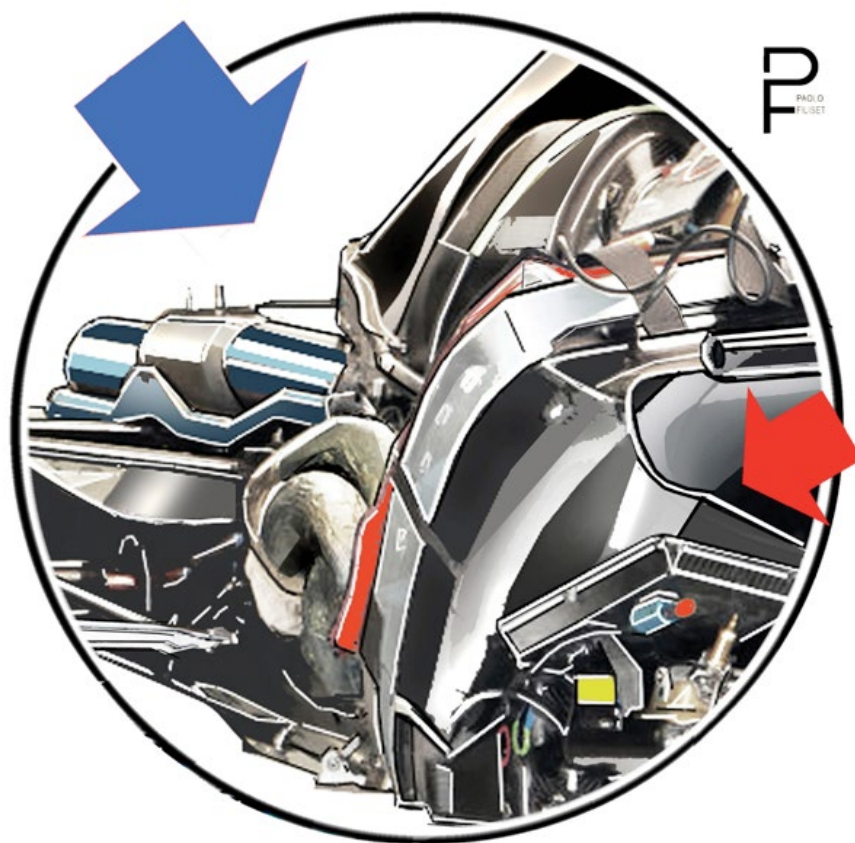
di Paolo Filisetti

Crash test spia

IL FALLIMENTO DI ALCUNE PROVE "SVELA" LE SCELTE ESTREME PER RED BULL E MERCEDES. ECCO PERCHÉ

Negli ultimi giorni della scorsa settimana è emerso che Red Bull avesse fallito uno dei crash test obbligatori necessari per omologare la RB18, specificamente non superando quello frontale in cui è testata la resistenza della struttura deformabile anteriore, parte integrante del musetto. Quasi contemporaneamente è circolata la notizia che anche Mercedes non avesse superato i test per l'omologazione della monoscocca della W13. In questo caso, i test non superati sarebbero quelli laterali in cui si prova la resistenza delle strutture anti intrusione e la resistenza della zona all'altezza del serbatoio carburante.

Sia Red Bull, sia Mercedes, hanno successivamente dichiarato che l'insuccesso in questi crash test, non costituisca una fonte di preoccupazione a livello di progetto, bensì causi solo un ritardo sulla tabella di marcia nella costruzione del primo esemplare della vettura. Ma cosa ci dice in realtà il fallimento di queste due specifiche prove? Sgombrando il campo da ogni equivoco, non rappresenta realmente per nessuno dei due team un problema che richieda il rifacimento del progetto o quantomeno una sua analisi approfondita. Piuttosto entrambi i casi danno indicazioni delle aree che per motivi differenti, pare siano state

MUSETTO RED BULL RB16-B (LIVREA CELEBRATIVA HONDA, ADOTTATA IN TURCHIA)

LA SCELTA SPECIFICA DI QUESTA LIVREA, DA PARTE DI CHI SCRIVE, SI MOTIVA CON UNA MIGLIORE EVIDENZIAZIONE DELLA SEZIONE FRONTALE DELLA VETTURA RISPETTO ALLA LIVREA STANDARD. NEL DETTAGLIO, SI NOTA QUANTO LA SEZIONE DEL MUSETTO DELLA RB16-B, EREDITATA DALLA VETTURA PRECEDENTE, FOSSE RIDOTTA RISPETTO ALLA SEZIONE ANTERIORE DEL TELAIO. LA SCELTA ERA STATA OPERATA PER UNA MIGLIORE GESTIONE DEI FLUSSI DIRETTI VERSO LA SEZIONE INFERIORE DELLE FIANCATE PARTICOLARMENTE SCIANCRATE. SULLA RB18, PUR CON LINEE DIVERSE L'AVANTRENO DOVREBBE MANTENERE UNA SEZIONE PARTICOLARMENTE RIDOTTA, PER NON IMPATTARE SULLA QUALITÀ DEL FLUSSO DIRETTO AI CANALI VENTURI.

PACKAGING PU MERCEDES

I PACCHI RADIANTI SULLA W13 DOVREBBERO AVERE UN'INCLINAZIONE ED UNA SUPERFICIE (AREA) DIVERSA RISPETTO ALLA W12. PARTICOLARE ATTENZIONE PARE SIA STATA POSTA AGLI ORGANI ACCESSORI DELLA PU, CON IL TELAIO CARATTERIZZATO DA UNA SUPERFICIE NON RETTILINEA TRA L'ABITACOLO E IL SERBATOIO. UNA SOLUZIONE ALTERNATIVA A QUELLA TESTATA A CRANFIELD SENZA SUCCESSO, PARE FOSSE GIÀ PREVISTA COME PIANO B DAI TECNICI DI BRACKLEY.

estremizzate sulle rispettive vetture. Iniziando dalla Red Bull, è evidente, come peraltro avevamo avuto modo di anticipare nelle settimane passate, come i tecnici del team di Milton Keynes, sotto la guida tecnica di Adrian Newey abbiamo cercato, come prassi dell'ingegnere britannico di mantenere ove possibile quelle caratteristiche che sulla monoposto precedente avevano costituito un vantaggio, all'occorrenza estremizzandole. Parliamo specificamente sella parte anteriore della monoposto, nel dettaglio della sezione frontale dello chassis e del musetto. Da sempre Newey ha cercato di ridurre la sezione anteriore delle monoposto da lui progettate, o comunque, di ridurre al massimo il bloccaggio aerodinamico in quest'area della vettura. A quanto pare la RB18, pur nel rispetto dei volumi e sezioni stabiliti del regolamento potrebbe avere una sezione anteriore molto ridotta, per ottenere una gestione dei flussi diretti all'imboccatura dei canali Venturi sul fondo e delle prese d'aria delle fiancate con una perturbazione dei flussi minima. L'estremizzazione della sezione del musetto la cui struttura interna, da indiscrezioni potrebbe contenere ancora condotti S-duct, rientra dunque nell'ottica descritta. Il problema relativo al crash test fallito, in questi casi troverebbe una soluzione assolutamente indolore nell'irrobustimento della struttura tramite una mirata applicazione di più pelli di carbonio per rinforzarla, senza stravolgere il progetto alla base. Per quanto concerne la W13, invece, il mancato superamento dei test laterali indica, anzi conferma, l'ipotesi che a Brackley abbiano cercato di ottenere una sezione particolarmente sciancrata delle fiancate, che peraltro come per tutti dovrebbero iniziare più in avanti rispetto al passato, operando sul packaging degli organi accessori della power unit. Pare sia stata scelta una collocazione dei pacchi radianti profondamente rivista rispetto alla W12, con una diversa inclinazione. Inoltre lo chassis, per mantenere una sezione frontale delle fiancate più stretta possibile, avrebbe un andamento non rettilineo nella sua sezione tra l'abitacolo e il serbatoio del carburante. La particolarità di questa struttura, potrebbe dunque essere alla base del fallimento dei crash test laterali, e richieda, un parziale ripensamento sulla soluzione inizialmente prevista. Non si tratterebbe di una modifica rilevante al progetto, ma neppure di un semplice rinforzo della scocca con l'applicazione di pelli aggiuntive al suo irrobustimento. Pare, in ogni caso, che a Brackley avessero previsto che la prima versione (più estrema) di questa struttura potesse non superare i test, dunque avessero già predisposto una variante come piano B, nel caso in cui si fosse verificata questa eventualità. Nei due casi citati un elemento, in ogni caso, pare essere evidente: l'estremizzazione dei nuovi concetti delle vetture. In pratica, come era prevedibile, i team hanno cercato di spingere al massimo i progetti entro i limiti, apparentemente molto esigui delle nuove norme. La stagione che prenderà il via in Bahrain il 20 marzo, si preannuncia già ora particolarmente ricca di fascino sotto il profilo tecnico. ●

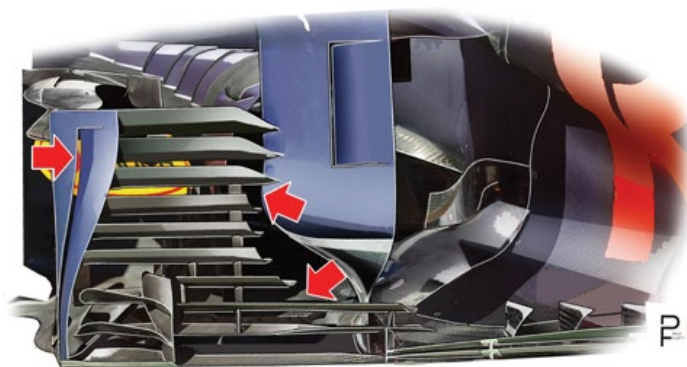
di Paolo Filisetti

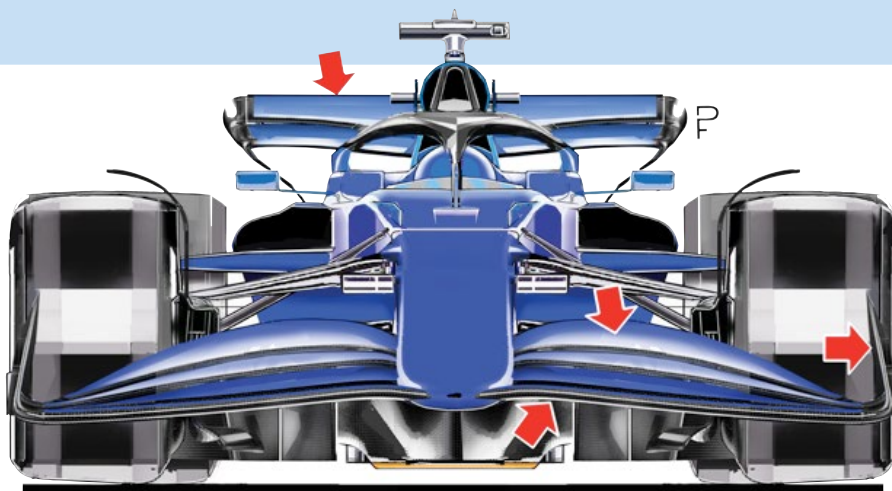
F.1: le "cinquanta sfumature di grigio" delle regole 2022

ATTENTI PERCHÉ LA NORMATIVA INNOVATIVA DELLA PROSSIMA EDIZIONE DEL CAMPIONATO LASCIA ZONE PARTICOLARI DELLE MONOPOSTO NELLE QUALI SI PUÒ FARE LA DIFFERENZA...

Le regole 2022, si sa, costituiscono una rivoluzione del concetto aerodinamico delle monoposto, basato sulla reintroduzione dell'effetto suolo mediante l'adozione di canali Venturi che attraverseranno il fondo delle nuove vetture. La nuova aerodinamica è stata fortemente voluta da Liberty e dalla FIA, che ha peraltro scritto un regolamento da molti ritenuto estremamente restrittivo, con poco spazio lasciato all'inventiva dei progettisti. Ma è veramente così? Abbiamo raccolto diverse indiscrezioni, supportate anche dalle dichiarazioni di James Key, DT McLaren, che ha sottolineato quanto l'attenzione della Federazione Internazionale, nel regolamentare ogni singola area della vettura, per ottenere come risultato una competizione in pista più ravvicinata, abbia, invece, evidenziato molti punti deboli, alcuni non emendabili attraverso una eventuale riscrittura di specifici articoli del regolamento. Per chiarire meglio il concetto, è corretto sottolineare che l'attuale regolamento tecnico sia stato scritto, con specifico riferimento alle superfici e volumi con influenza aerodinamica, inserendo dati numerici e coordinate spaziali interpretabili solo dagli esperti del CAD; non esplicitabili con frasi letterali che ad esempio definiscano l'ampiezza o la curvatura di queste superfici. Ciò nelle intenzioni, dovrebbe impedire il fiorire di interpretazioni ardite delle norme, ma in realtà apre, secondo alcuni tecnici al moltiplicarsi delle zone grigie, dove i progettisti potranno estremizzare il concetto. Anche James Allison, infatti, nonostante ritenga che le regole delineino confini piuttosto definiti delle aree di intervento dei progettisti, implicano un complessivo stravolgimento dei concetti e inevitabilmente moltiplicano lo spettro delle zone dove con un'attenta lettura, si potranno ottenere vantaggi competitivi. Le aree in questione sono diverse, a partire dall'ala anteriore, semplificata rispetto al 2021, con test di flessibilità ancora più severi, ma che proprio in quanto si tratta

LO SVILUPPATO FONDO RB16B

QUEST'AREA HA SUBÌTO NUMEROSI SVILUPPI DEL 2021 PER GARANTIRE IL SIGILLO PNEUMATICO DEL FONDO. IN MODO DIVERSO LO SVILUPPO PROSEGUIRÀ COMUNQUE QUEST'ANNO, COME EMERGE DA NUMEROSE INDISCREZIONI RACCOLTE.

LA GRAN COMPLESSITÀ DEI BARGE BOARDS RB16B

SI NOTA LA COMPLESSITÀ DI QUESTI ELEMENTI SULLA RB16B DEL 2021, PER LA GESTIONE DEL FLUSSO IN QUEST'AREA. NEL 2022 SONO VIETATI DAL REGOLAMENTO.

VISTA FRONTALE

LA FLESSIBILITÀ DEL PROFILO PRINCIPALE, MA SOPRATTUTTO DEI FLAP RESTA UN FATTORE SU CUI I PROGETTISTI HANNO FOCALIZZATO LA LORO ATTENZIONE. IL DISEGNO DELLE PARATIE, INOLTRE, DOVREBBE CONSENTIRE LORO DI DEVIARE ALL'ESTERNO LE TURBOLENZE. DUNQUE RESTEREBBE ELEVATO L'EFFETTO OUT WASH, CHE NELLA STESURA DELLE NORME AVREBBE DOVUTO ESSERE DRASTICAMENTE RIDOTTO.

ZONE NEVRALGICHE E INTERESSANTI EVIDENZIATE IN VISTA LATERALE

I COPRI CERCHI ANTERIORI E POSTERIORI, PER QUANTO DEFINITI DALLE NORME MANTERRANNO PERSONALIZZAZIONI NELLA ZONA DEL MOZZO RUOTA. L'AREA INFERIORE DAVANTI ALLE FIANCATE, PRIMA OCCUPATA DAI DEFLETTORI, DOVREBBE MOSTRARE DIVERSE INTERPRETAZIONI. ANALOGAMENTE LA ZONA DEL FONDO DAVANTI ALLE RUOTE POSTERIORI. MOLTI TEAM HANNO STUDIATO LA FLESSIBILITÀ CONTROLLATA DEL PROFILO INFERIORE DELL'ALA POSTERIORE.

di prove statiche, non saranno comunque in grado di eguagliare i carichi reali, dinamici. In quest'area, l'elasticità dei materiali, nello specifico dei flap avrà una particolare rilevanza. In rettilineo il carico generato dal fondo sarà tale da non aver di fatto bisogno di un ulteriore incremento generato dalle ali, soprattutto da quella anteriore, da cui pare che i progettisti stiano studiando soluzioni legate alla flessibilità controllata di questi elementi. Le paratie laterali, inoltre, poiché avranno un certo grado di libertà nella forma, potrebbero continuare a produrre Out Wash, ovvero a deviare all'esterno delle ruote le turbolenze. Un altro elemento apparentemente molto prescrittivo delle nuove monoposto sono i copri cerchi lenticolari studiati appunto per evitare la deviazione verso l'esterno dei vortici prodotti nello smaltimento del calore generato in frenata. Anche in questo caso, i team cercheranno comunque una personalizzazione specificamente nella zona del mozzo ruota, nonostante la standardizzazione dei cerchi prodotti da BBS, sia per una maggiore funzionalità in fase di pit stop sia, appunto, per un'adeguata ventilazione. Una porzione del flusso caldo, pare peraltro, verrà deviata all'interno delle ruote, ma spinta all'esterno tramite parte del flusso d'aria in uscita dall'ala anteriore. Proseguendo nell'analisi, la zona che nel 2021 era occupata dai deviatori di flusso, resta strategica per la gestione dell'aria che lambisce le fiancate. Più di un team sta infatti studiando la forma e i volumi in modo tale da gestire flussi e pressioni superficiali con un'efficienza pari allo scorso anno. È probabile infatti che si vedranno soluzioni piuttosto ardite. In egual modo, sul fondo davanti alle ruote posteriori, gli aerodinamici stanno testando nelle simulazioni, dei profili che garantiscano il sigillo pneumatico del fondo ottenuto nel 2021. Questi sviluppi è probabile possano essere introdotti a partire dalla seconda sessione di test in Bahrain. Infine, l'ala posteriore, i cui test sulla flessibilità sono più severi al pari della verifica del gap tra profilo superiore e flap, alla base di aspre contestazioni nel 2021 (in Brasile soprattutto, poi anche in Qatar). Ma l'attenzione dei tecnici pare, invece, si stia concentrando sulla deformazione del profilo inferiore, che sovrasta il diffusore. La sua deformazione, a tutti gli effetti ne favorirà in determinate condizioni lo "stallo", riducendo la resistenza all'avanzamento, per contro garantendo in curva il massimo carico. Insomma, si può facilmente dedurre, che se l'obiettivo delle nuove regole era quello di ridurre le possibilità di interpretazione, e le aree sfruttabili dai progettisti per aggirarle, sin da ora sembri chiaro che non sia stato centrato. In sostanza, la ventilata omologazione a livello visivo delle nuove vetture, potrà esserci, ma solo a livello macroscopico. Molte, infatti, potranno essere le differenze interpretative ai limiti del regolamento del nuovo concetto aerodinamico, creando le premesse per una stagione in cui le contestazioni tecniche saranno frequenti. ●

Pollici alti in casa Pirelli

SONO BEN DICIOTTO I POLLICI E RAPPRESENTANO LE DIMENSIONI DELLE NUOVISSIME GOMME F.1. IL RESPONSABILE MARIO ISOLA SPIEGA CHE TUTTO PROCEDE BENE ED È PRONTO IN CHIAVE GP '22

di Alessandro Gargantini

A circa un mese dalla prima sessione di test di Montmelò, che saranno disputati a porte chiuse dal 23 al 25 febbraio, abbiamo incontrato il responsabile della Pirelli nel Motorsport Mario Isola, che ha fatto il punto sulla readiness dell'azienda milanese in vista della nuova stagione e ha spiegato quali sono gli aspetti per i quali non è stato possibile avere una piena risposta dai test svolti in chiave 2022 l'anno scorso. I post-season test disputati ad Abu Dhabi due giorni dopo l'epilogo del mondiale hanno fornito dei riscontri in linea con le previsioni della Pirelli, seppure con alcuni fisiologici scostamenti dovuti al fatto che i team per la prima volta hanno lavorato con le termocoperte fissate a settanta gradi e che non era possibile replicare il pacchetto aerodinamico del 2022 con delle mule car adattate ai cerchi da diciotto pollici e appesantite. Il manager di Milano ha spiegato gli obiettivi perseguiti nella realizzazione del nuovo prodotto, che i piloti hanno voluto con meno degrado e surriscaldamento, e la rilevanza dell'introduzione delle termocoperte che limitano a settanta gradi nel 2022 il livello di riscaldamento degli pneumatici, che lavoreranno nel contesto di un escursione termica superiore e necessitano un working range più ampio e che è destinato a ampliarsi ulteriormente in futuro, con il decremento del pre-riscaldamento a cinquanta gradi nel 2023 e l'abolizione delle termocoperte l'anno successivo. Isola ha infine spiegato perché l'ottimizzazione dell'impiego degli

> CI SENTIAMO PRONTI, PERCHÉ NEI TEST SVOLTI A ABU DHABI ABBIAMO AVUTO EVIDENZE COERENTI CON I RISCONTRI GIÀ EMERSI NELLE PRECEDENTI SESSIONI DI SVILUPPO
>
> MARIO ISOLA

UNA SVOLTA CHE È UNA VERA SFIDA
A sinistra, il responsabile Pirelli per il programma F.1 Mario Isola, con le gomme a 18 pollici e, sotto, Marco Tronchetti Provera, Vice Presidente Esecutivo e Ceo

pneumatici continuerà ad essere un fattore critico per i team. E se un prodotto con meno degrado, e meno sensibile al surriscaldamento, porterà a corse di una sola sosta, questo non sarà necessariamente un male per lo spettacolo. In fondo, meglio un sorpasso in pista che nella corsia box.

- Manca meno di un mese alla prima sessione di test collettivi, prevista dal 23 al 25 febbraio a Barcellona, che darà il via ad una stagione di grandissimi cambiamenti per la Formula Uno. La pausa invernale è stata molto corta. Sei pronto a tuffarti nella nuova stagione e qual è il livello di readiness di Pirelli?

«*Ci sentiamo abbastanza pronti, anche perché nei test di Abu Dhabi abbiamo avuto riscontri coerenti con le evidenze emerse nelle precedenti sessioni di test di sviluppo. Il nuovo prodotto, che è stato testato a Yas Marina da tutte le squadre con l'eccezione della Williams, che non era presente non avendo allestito la mule car, ha fornito un riscontro in linea con le nostre evidenze ed attese. Ci sono stati pochi scostamenti, piccole differenze che sono fisiologiche in questa fase. Ad esempio, è emerso che la spinta sul posteriore è molto forte e, in generale, un po' tutti i team hanno evidenziato del sottosterzo. Si tratta di un elemento interessante per le squadre che hanno potuto fare delle valutazioni e ragionare in ottica 2022. In generale, per tutti rimangono certamente dei punti aperti che sono dovuti al fatto che tutti i test svolti in pista nel 2021 sono stati ef-*

150 anni di storia

CON LA REGIA DEL PICCOLO DI MILANO, CELEBRATO IL GIUBILEO DELLE ATTIVITÀ DELLA CASA

150 anni di Pirelli, con la regia del Piccolo Teatro di Milano, dove un racconto teatrale ha riunito testimonianze, voci e immagini per rappresentare una storia di industria, cultura, costume, tecnologia e passione, iniziata il 28 gennaio 1872. A ripercorrere i momenti più significativi sono stati Ferruccio De Bortoli, Stefano Domenicali, Paolo Mieli, Renzo Piano, Ferruccio Resta e Annamaria Testa, a fianco del Vice Presidente Esecutivo e Ceo, Marco Tronchetti Provera, e di Alberto Pirelli, testimone del legame fra la famiglia e l'azienda. L'evento, condotto da Ilaria D'Amico, ha raccontato un percorso che attraversa tre secoli vissuti da Pirelli nel segno di ciò che la distingue maggiormente: la dimensione internazionale, le fabbriche, il rapporto con la cultura e con gli artisti, la creatività nella comunicazione, la presenza nello sport e nel motorsport, la costante ricerca di innovazione e l'avanguardia tecnologica. «*Pirelli è una bella signora che sta ringiovanendo* – ha affermato l'amministratore delegato Marco Tronchetti Provera – *Oggi volevamo fare insieme un viaggio nella storia e guardare al futuro. Anticipare il cambiamento è ciò che Pirelli fa da 150 anni, forte della sua cultura aziendale e della sua capacità di essere sempre protagonista del presente. Questi elementi ci hanno permesso di raggiungere questo traguardo con un marchio affermato a livello mondiale. Abbiamo ritenuto importante condividere questa storia con la nostra città, il nostro Paese e tutti gli attori e le comunità internazionali con cui ci relazioniamo giorno dopo giorno. Un ringraziamento speciale va a tutte le 30.000 persone che in Pirelli ogni giorno costruiscono la nostra storia. Abbiamo una mentalità di start-up con continuo reclutamento di giovani ingegneri*». Pirelli, come detto, è anche parte integrante della storia della Formula Uno, presente e passata, considerando anche la sua presenza al primo Gp disputato nel 1950. Domenicali ha parlato di "missione comune": «*Noi italiani abbiamo nel DNA la capacità di risolvere problemi, di trovare soluzioni geniali*». ●

fettuati con le mule car, che non avevano il pacchetto aerodinamico nuovo. Sono comunque stati presi tutti gli accorgimenti possibili per avvicinarsi alla realtà di quest'anno. Abbiamo chiesto alle squadre di scendere in pista simulando il peso di questa stagione e di aggiungere delle zavorre in modo da avere un bilanciamento nell'ottica di questa stagione. Il nuovo pacchetto aerodinamico è diverso rispetto alle monoposto del 2021, che usavano molto di più le ali rispetto all'effetto suolo dato dal fondo. In definitiva, il fatto che le monoposto finora testate non siano state esattamente quelle del 2022 legittima il fatto che dobbiamo attenderci qualche differenza. Nelle monoposto che scenderanno in pista in questa stagione ci saranno anche delle differenze legate all'impianto frenante, alle nuove cover dei freni e al trasferimento del calore dal freno al cerchio. Si tratta di elementi che non erano replicabili sulle mule e che porteranno a nuove evidenze. Nel complesso, ci saranno delle novità e delle differenze rispetto ai dati che abbiamo visto fino allo scorso dicembre, ma non mi attendo niente di particolarmente impattante. Anzi posso dire che abbiamo molta curiosità di vedere il comportamento di tutto quello che non abbiamo potuto valutare e testare finora».

- A Montmelò, molto probabilmente, le squadre troveranno un clima decisamente più freddo che a Yas Marina. Porterete esattamente lo stesso prodotto testato lo scorso dicembre o ci saranno delle piccole novità in conseguenza delle temperature più basse, dei feed-back ricevuti o delle evidenze che avete avuto a seguito dei test di Abu Dhabi?

«*Il prodotto sarà esattamente lo stesso. Lo scorso dicembre erano emerse alcune situazioni di graining, che probabilmente sono conseguenza del sottosterzo. Ad Abu Dhabi abbiamo utilizzato le termocoperte ad una temperatura di settanta gradi sulle gomme anteriori e posteriori, in linea con le norme in vigore nel 2022. Questo fa parte di un processo di progressiva diminuzione delle temperature delle termocoperte fino alla loro definitiva eliminazione nel 2024. L'anno scorso le temperature erano di cento gradi sulle gomme davanti e ottanta su quelle dietro, quest'anno avremo costantemente i settanta gradi, che scenderanno a cinquanta in quello successivo. Noi abbiamo fatto tutto lo sviluppo delle gomme considerando la temperatura di settanta gradi e le abbiamo fatte testare ad Abu Dhabi a settanta gradi. C'è stato quindi del graining sull'anteriore in quanto le squadre hanno lavorato con delle temperature più basse rispetto a quelle alle quali erano abituate. Inoltre, con le gomme da diciotto pollici, il posteriore spinge di più. Questi due fattori, ovvero l'uso di gomme più fredde del consueto e una maggiore spinta sul posteriore hanno innescato fenomeni di sottosterzo. Non essendo la gomma ancora in temperatura, si genera del graining che è difficile da ripulire. Un obiettivo delle squadre sarà quello di non generare del graining, non appena si monta la nuova gomma con temperature più basse. I team cercheranno un bilanciamento migliore. Se farà molto freddo in Spagna, il graining si potrebbe acuire, ma non abbiamo fatto alcun intervento ad hoc. Penso però che nella seconda sessione di test in Bahrain troveremo delle condizioni più rappresentative e potremo valutare meglio le cose. I team non hanno espresso preoccupazione perché, ribilanciando la macchina, si aspettano meno graining. A questo punto, non c'erano ragioni di modificare un prodotto che è stato tra l'altro testato con monoposto diverse rispetto a quelle che vedremo in azione quest'anno. Se nelle prime gare di campionato raccoglieremo dati diversi o aggiuntivi, questo sarà preso certamente in considerazione nella definizione del prodotto per la linea 2023*».

QUEST'ANNO ABBIAMO SEGUITO L'OBBIETTIVO DI CERCARE DI ALLARGARE IL RANGE D'UTILIZZO DELLE GOMME ANCHE PER EVITARE PROBLEMI DI RISCALDAMENTO

MARIO ISOLA

- Da un lato, le squadre avranno dunque a che fare con temperature di partenza più basse quando si monta la gomma nuova, dovranno evitare il sottosterzo dato dalla maggiore spinta delle gomme da diciotto pollici e tenere a bada il graining; dall'altro, forse avranno meno difficoltà per il fatto che le nuove gomme hanno un working range più ampio. È corretto?

«*Quest'anno, oltre ad aver introdotto un prodotto completamente nuovo nella costruzione, profili e mescole, abbiamo avuto l'obiettivo di cercare di allargare il range d'utilizzo, anche per evitare problemi di riscaldamento. Questo ampiamento del wor-*

VERSO UNA NUOVA F.1
Testare e sviluppare gli pneumatici a 18 pollici è stato un lavoro intenso e nello stesso tempo probante, visto che i riscontri avuti in pista autorizzano pieno ottimismo

king range sarà ulteriormente esteso in ottica 2023, visto che le temperature delle gomme appena montate partiranno da cinquanta gradi. Al termine di questa stagione, per questo motivo è previsto una rifinitura del prodotto usato nel 2022. Quando si parla di temperature si pensa sempre alle mescole, ma in realtà c'è un impatto anche sulla costruzione quando si parla di temperature delle termocoperte che vengono ridotte. Se la gomma nuova inizierà ad essere utilizzata ad una temperatura di cinquanta gradi, per poi passare in condizioni stabilizzate fino a centoventi gradi, questo comporta un delta di pressione molto significativo che, di fatto, va ad incidere sul profilo della gomma. Cambiare la temperatura di utilizzo di partenza ci impone di lavorare, oltre che sul range della gomma, sulla sua costruzione. Se eliminassimo completamente le termocoperte, passeremmo ad un'escursione delle temperature da venti a centoventi gradi, il che significa un aumento del cinquanta per cento circa delle pressioni. Il working range più ampio è stato richiesto dai piloti per avere uno pneumatico più "facile" da gestire».

- Avete dei momenti formali nel corso della stagione nei quali, con le squadre, fate il punto sul rendimento degli pneumatici e, se è il caso, pianificate interventi di tuning?

«*Abbiamo un dialogo continuo con le squadre, c'è un ingegnere allocato a ciascuna squadra che si raffronta con il team al quale è assegnato quasi quotidianamente. Abbiamo poi anche dei momenti più istituzionali, i "tyre working group" ai quali partecipano gli esperti di ogni squadra, la FIA e Formula Uno. In tali sedi vengono discussi gli aspetti tecnici, prestazionali, i feed-back delle squadre. Vengono discussi anche temi come il comportamento delle wind tunnel tyres, i modelli messi a disposizione dei team e la necessità di aggiornamenti. È un lavoro a trecentosessanta gradi. I "tyre working group" sono tre o quattro ogni anno e rappresentano la sede preposta per affrontare le varie iniziative legate alle gomme e per allinearsi continuamente*».

F.1 COME BANCO DI PROVA E VETRINA PRIVILEGIATA

Per la Pirelli continuare a credere nella sfida della F.1 da monofornitore è occasione di sperimentazione di tecnologie alle grandi sollecitazioni, sopra, e anche di trasferimento del know-how, nell'incessante rapporto tra corse e produzione di serie

- La capacità di impiegare gli pneumatici nella finestra di utilizzo ottimale, in passato, è stata una discriminante anche decisiva sul livello di competitività delle squadre. Il fatto che è stato allargato il working range delle gomme, e la tendenza si amplierà in futuro, renderà più semplice la gestione delle gomme?

«*Sulla carta, sì. Allargando la finestra della temperatura si renderà più facile operare con le gomme e posizionarsi su un livello di resa ideale. Tuttavia, credo che quest'anno ci siano altri due elementi importanti da considerare che influiranno sul livello di competitività dei team. La prima cosa è legata alla qualità della vettura e alla capacità di interpretare il regolamento tecnico nella miglior maniera, estraendo la miglior prestazione dal pacchetto vettura. Inoltre, essendo la gomma da diciotto pollici un prodotto completamente nuovo, le squadre devono avere la capacità di interpretarlo e impiegarlo al meglio. Il working range*

è qualcosa che deve essere ben chiarito: all'interno di quella che viene definita finestra di utilizzo, il grip è sempre e comunque rappresentato da una curva, che può essere anche appiattita ma è pur sempre una curva con un picco che rappresenta il massimo grip che il pneumatico è in grado di generare. Chi lavora vicino a questo picco avrà sempre un vantaggio prestazionale. In una Formula Uno sempre più competitiva, dove le squadre se la giocano sui decimi di secondo, una piccola differenza di grip può essere decisiva e fare la differenza. Tutto è legato da come sarà "impaccata" la griglia. Estrarre la massima prestazione da uno pneumatico sarà sempre un fattore critico e decisivo perché, se parliamo di centesimi, si può fare la differenza».

- I piloti hanno chiesto di avere gomme sempre performanti, con minor degrado e surriscaldamento. Non pensi che questo, alla fine, porterà le squadre a scegliere costantemente la strategia della sosta singola?

L'INTRODUZIONE DELLE GOMME A 18 POLLICI VA CONSIDERATA COERENTE CON I TARGET CHE LA F.1 SI È POSTA. E PURE PER NOI CIÒ VA PIÙ CHE BENE

MARIO ISOLA

«È probabile che ci sia una diminuzione del numero di pit-stop, ma non è questo il punto. Serve chiarire meglio come è stata generata la "Target Letter", il documento fissato da tutti gli stakeholder che stabilisce gli obiettivi che noi dobbiamo raggiungere. All'interno di questo documento c'è scritto che dobbiamo ridurre l'over-heating per dare la possibilità ai piloti di spingere al massimo. L'obiettivo non è di avere più sorpassi facili, ma quello che gli inglesi chiamano "close racing", ovvero corse più combattute con più lotta con piloti che possono spingere per superarsi dove è il più bravo che riesce a superare. Il sorpasso non deve essere qualcosa di scontato. Nella lettera in cui viene richiesto l'allargamento del working range e ci sono dei valori in termini di delta lap time tra le mescole hard/medium/soft e di degrado per ciascun prodotto in quella determinata gara. I valori richiesti non sono vicini allo zero, altrimenti è chiaro che tutti convergerebbero sulla stessa strategia di una sosta. Se questi valori vengono rispettati, è possibile avere un mix tra la strategia di una e due soste. Il tempo di gara è generalmente più veloce sulle due soste. I team cercano di fare una sosta sola perché vogliono evitare di finire in mezzo al traffico o errori al pit-stop che possono sempre capitare. Se due strategie avessero lo stesso appetito, è ovvio che tutti si posizionerebbero sulla sosta singola. Viene dato quindi un incentivo alla strategia delle due soste, che è di qualche secondo più veloce. Una sosta minimizza il rischio, ma rende più lenti. Tuttavia, il traffico a volte penalizza maggiormente le due soste, e compensa un po' i vantaggi, ma l'obiettivo nella Target Letter è chiaro. In linea di massima, ad ogni modo, le squadre cercano comunque di ridurre il numero di soste. La strategia della sosta singola non deve necessariamente essere considerata come qualcosa di negativo: se avremo delle bellissime gare con dei piloti che lottano, il pit-stop e la strategia passano in secondo piano».

- Pirelli è stata parte integrante della rivoluzione tecnica che andrà in scena nel mondiale 2022. Quanto incide, in questa fase di grande cambiamento, l'introduzione degli pneumatici da diciotto pollici?

«Non è un aspetto imprescindibile, visto che si potevano comunque stabilire le nuove regole tecniche considerando una misura delle gomme diversa dai diciotto pollici. Tuttavia, penso che l'introduzione di tale dimensione sia coerente con gli obiettivi che la Formula Uno si è posta. Noi usiamo la Formula Uno come laboratorio tecnologico. Con gli pneumatici da

tredici pollici abbiamo trasferito molta tecnologia e know-how al prodotto di serie, ma con l'adozione degli pneumatici da diciotto pollici tale effetto sarà ampliato. Perché la misura e il profilo sono quelli più comuni e utilizzati nel Motorsport, si usano nel GT, nel turismo nei rally asfalto. I diciotto pollici sono una misura di riferimento in numerose categorie delle corse e nel prodotto stradale. Noi abbiamo accettato di buon grado la proposta di adottarla perché avremo un prodotto molto più racing. La scelta è molto coerente e ha senso. Inoltre, i piloti ci hanno subito dato dei feed-back molto positivi in termini di sensazioni e guidabilità. La macchina è molto più precisa, più pronta. Inoltre, la frenata è molto buona e la stessa cosa vale per la trazione. C'è un pacchetto che nel suo insieme va nella direzione di un chiaro miglioramento. Le prime simulazioni che avevamo ricevuto, che sono quelle di avere una Formula Uno molto più lenta con le nuove regole, sono state smentite dai dati più recenti, che ci stanno dicendo che le prestazioni non sono così lontane dai tredici pollici. Vedremo in pista, gara dopo gara, le reali differenze. Lo scorso dicembre a Yas Marina, De Vries, con le gomme da tredici pollici, ha distanziato di circa 2.6 secondi Norris, il più veloce con le gomme nuove. Considerando il contesto, ed il fatto che Norris aveva una mule car, non è molto. La macchina di De Vries aveva disputato l'ultima corsa del mondiale ed aveva il massimo degli sviluppi disponibili, mentre per Norris stiamo parlando di un prototipo, di un punto di partenza».

IN F.1 TANTA ATTESA PER IL CAMBIAMENTO
Sopra, le gomme Pirelli da 18 pollici provate dalla Alpine di Alonso e, nell'altra pagina, Mario Isola Responsabile della Casa italiana del programma in F.1

- Qual è il delta che dobbiamo attenderci nel corso della stagione rispetto alle prestazioni del 2021?

«I dati varieranno da pista a pista. Il pacchetto aerodinamico nuovo è più efficiente sulle curve ad alta velocità e quindi ci aspettiamo che in certi casi sulle piste ad alta velocità il delta si riduca molto.

La nostra priorità in termini di pneumatici è stata di mantenere lo stesso livello di grip. Le mescole sono state disegnate con delle caratteristiche diverse, ma non sono più dure per ridurre degrado e over-heating. Abbiamo introdotto un concetto diverso di mescole, con ingredienti differenti. Sono concetti nuovi che stiamo sviluppando sulla Formula Uno e che porteremo su altri progetti. La durezza della mescola della gamma da tredici e diciotto pollici è uguale. La mescola C3 del 2022 è uguale a quella del 2021 anche se genera meno over-heating e degrado. Il livello di grip è uguale o maggiore. Poi servirà vedere come funziona il pacchetto vettura delle varie squadre, non è solo la gomma a dare la prestazione. La Formula 2 è passata al prodotto da diciotto pollici due anni fa. La macchina è la medesima, ribilanciata, rispetto a quella che usava i tredici pollici, ma le prestazioni sono le stesse. La gomma, di per sé, ha dato la stessa prestazione. In Formula 2 avevamo una macchina altamente confrontabile, in Formula Uno considerando i cambiamenti regolamentari, questo raffronto non sarà possibile».

ABBIAMO INTRODOTTO UN CONCETTO DIVERSO DI MESCOLE, CON INGREDIENTI DIFFERENTI. SONO CONCETTI NUOVI CHE STIAMO SVILUPPANDO IN F.1 E NON SOLO...

MARIO ISOLA

- Avete prodotto settanta prototipi di gomme da diciotto pollici. Ne sono stati testati trenta e scelti cinque per quel che concerne la linea da asciutto. In questa scrematura, quanto ha contato il lavoro dei team e quanto la vostra esperienza?

«*Quando c'è un progetto così nuovo non tutti i team arrivano alla stessa conclusione. Abbiamo riscontrato una certa convergenza nei feed-back, ma quando ci siamo avvicinati al momento della definizione della gomma abbiamo individuato una sintesi. Noi chiediamo ai team delle simulazioni assumendo il comportamento delle monoposto a fine stagione. Per i team è molto difficile fare questa valutazione. In tema di integrità, noi dobbiamo stare alla situazione più severa, che coincide con la fine del campionato*».

- Ci sono delle squadre che hanno lavorato meglio e si portano con sé un vantaggio nelle prime corse del 2022?

«*Questo è probabile e per noi è visibile dal lavoro svolto da ciascun team. Alcune squadre avevano impostato già l'anno scorso il loro lavoro in ottica 2022 e ciò si è visto. Il Team Haas ha chiaramente affermato di avere investito solo in ottica 2022, mentre i team più grossi hanno potuto lavorare con maggior agilità su due fronti*».

- I piloti più esperti hanno portato feed-back qualitativamente più completi?

«*Nelle sessioni di test abbiamo avuto a disposizione tutte le prime guide, i migliori piloti al mondo. È sempre indispensabile sviluppare il miglior compromesso che funziona per tutti. Un prodotto estremo avrebbe funzionato solo con alcuni team e non con altri. In termini di feed-back, i piloti più anziani hanno dato valore aggiunto soprattutto nel fare considerazioni in base alle esperienze passate, spaziando di più nei loro giudizi. I drivers più giovani hanno fornito risposte più legate alla baseline delle nostre richieste. Ad ogni modo, posso confermare che dal primo all'ultimo protagonista del mondiale abbiamo ricevuto input più che validi!*».

Porsche ai primi vagiti

SHAKEDOWN IN PISTA A WEISSACH, NELLA PISTA DI CASA, PER IL NUOVO PROTOTIPO DELLA CASA DI STOCCARDA, IN VERSIONE LMDH, CON TANTE PICCOLE CURIOSITÀ CHE VI FACCIAMO SCOPRIRE

di **Diego Fundarò**

Il nuovo prototipo LMDh Porsche ha fatto i primi passi sulla pista test di Weissach nelle mani di Frédéric Makowiecki. Uno shakedown in linea con i programmi della casa di Stoccarda, che conta di essere al via dal 2023 sia nella serie IMSA che nel WEC con due vetture schierate dal Team Penske. Dopo aver diffuso via social le prime immagini il 14 gennaio, Porsche ha ora comunicato anche la scelta fatta riguardo la configurazione del motore, un V8 biturbo di cui non ha indicato la cilindrata, progettato per funzionare con combustibili rinnovabili; il ché significa una riduzione delle emissioni di CO_2 e una conseguente compatibilità con il combustibile rinnovabile Total Energies, che inizierà da questa stagione ad essere utilizzato nel WEC. Porsche si è quindi riservata di for-

nire ulteriori dettagli riguardo alla configurzione propulsore, ma lo ha fatto probabilmente per tenersi un margine di manovra in vista della decisione definitiva, che presumibilmente verrà presa a seguito dei test in pista che si susseguiranno nel corso del 2022 in vista dell'omologazione della vettura. Il regolamento LMDh concede infatti per i propulsori grande libertà in termini di cilindrata, disegno e numero di cilindri. Il numero di giri massimo è fissato a 10.000 giri/min, con un limite di rumore a 110 decibel. Il suo peso minimo, compresi air box, scarichi e elementi periferici di raffreddamento, è di 180 kg. In caso di adozione della sovralimentazione, questo peso include anche turbine e intercooler. La potenza massima è variabile tra i 480 e gli 520 kW (da 653 a 707 CV) all'interno dei parametri Balance of Performance che fornirà l'equivalenza prestazionale tra le diverse LMH e LMDh, che in condizioni di gara non potranno superare i 500 kW (680 CV). *«Avevamo l'imbarazzo della scelta per il motore del nostro prototipo LMDh, perché la nostra gamma di prodotti offre diverse unità di base promettenti»* – ha spiegato Thomas Laudenbach, Vice Presidente di Porsche Motorsport - *«Abbiamo optato per il V8 biturbo perché riteniamo offra la migliore combinazione di caratteristiche prestazionali, peso e costi. L'inizio del programma di test è stato un passo importante per il progetto»*.

TANTA TECNOLOGICA CATTIVERIA!
Sotto, la nuova Porsche con "Mako" alla guida e, in basso a sinistra, Thomas Laudenbach, figura apicale di Porsche Motorsport, sopra, marchio che resta sinonimo di endurance: in basso a destra un particolare degli scarichi della nuova LMdh, che, nell'altra pagina, vediamo profilatissima

con i componenti, comuni a tutti i prototipi LMDh e imposti dal regolamento, per il recupero, lo stoccaggio e l'erogazione dell'energia elettrica forniti da Williams Advanced Engineering (batteria), Bosch (motogeneratore ed elettronica di controllo) e Xtrac (trasmissione). Intanto, in attesa del 2023, il Team Penske prenderà confidenza con il WEC, visto che parteciperà all'intera stagione 2022 con una Oreca LmP2 per Dane Cameron, Felipe Nasr e Manu Collard, cinquantunenne per lunghi anni pilota ufficiale della Casa di Stoccarda ed ora richiamato, da Silver, a dare man forte ai nuovi arrivi in Porsche. Cameron e Nasr, parallelamente al WEC, saranno anche coinvolti nel programma di sviluppo della nuova LMDh; una vettura che ci aspettiamo cambierà molto nel corso dell'anno (sembrano davvero troppe le somiglianze rispetto alla Mazda DPi della stessa Multimatic) e che dovrebbe essere anche la medesima base (sia nel telaio che nel motore) della LMDh Audi, anch'essa attesa per il 2023 ma il cui programma sembra avere minori certezze rispetto a Porsche. Della Casa degli Anelli finora si conoscono solo i nomi di due piloti ufficiali (Rene Rast e Nico Muller) e si attende ancora l'annuncio del team di riferimento, per quanto il WRT di Vincent Vosse sia da tempo l'indiziato numero uno. Sempre all'interno del gruppo VW, anche Lamborghini potrebbe sfruttare la piattaforma Porsche Multimatic per un ingresso in LmDh in ottica 2024. Da Sant'Agata Bolognese ci si attendeva una decisione in merito entro la fine del 2021 ma, sebbene il capo del Motorsport Lamborghini Giorgio Sanna punti molto su questo programma, a oggi ancora nulla è trapelato al riguardo. ●

Fiducioso anche Urs Kuratle, Direttore generale del progetto LMDh Porsche Motorsport, entrato in carica subito dopo la fine della scorsa stagione WEC: *«Il lancio dell'auto da corsa LMDh è stata anche la prima uscita in pista per Porsche Penske Motorsport e la squadra ha lavorato bene fin dall'inizio. Ciò dimostra un alto livello di professionalità in tutti i settori. Nelle prossime uscite ci concentreremo sull'approfondimento dei processi e delle procedure richieste. Durante questi primi giorni di test a Weissach, il V8-biturbo ci ha impressionato sotto ogni aspetto. Siamo convinti di aver scelto proprio l'unità giusta»*.
Porsche non ha dunque perso tempo nella collaborazione con Multimatic per la realizzazione del telaio della sua LMDh, individuando rapidamente una configurazione del motore adatta alla convivenza

Acura favolosa doppietta

CASTRONEVES-JARVIS-PAGENAUD-BLOMQVIST SBANCANO LA GARA MITO DELLA FLORIDA DAVANTI ALLA VETTURA GEMELLA DEL WTR. PORSCHE MONOPOLIZZA LE CLASSI GT

di Diego Fundarò

Meyer Shank Racing sbanca Daytona e regala a Acura il secondo successo alla 24 della Florida proprio davanti alla vettura gemella del WTR vincitore lo scorso anno. Castroneves-Jarvis-Pagenaud-Blomqvist hanno meritato la vittoria, andando a fare il lavoro migliore proprio nel momento chiave della gara, le ultime due ore. Grande merito va dato a Tom Blomqvist, feroce nel suo attacco portato a Ricky Taylor al restart della 23° ora e bravissimo nel consegnare la vettura a Castroneves con un vantaggio solo da amministrare al meglio nei 52 minuti finali. Una vittoria che sa di riscatto per Blomqvist, incredibilmente beffato nel finale a Le Mans lo scorso anno quando perse sul traguardo la vittoria in LmP2. E una piccola rivincita anche per Castroneves, a cui Wayne Taylor ha preferito Stevens e che ora masticherà amaro, visto che al suo team per vincere è mancato proprio quel qualcosa in più che il brasiliano ha saputo mettere nel finale. Dunque Acura sugli scudi e Cadillac atrocemente sconfitta, in un duello dove i DPi by Dallara partivano favoriti nel numero di vetture, cinque contro due. Ma la gara ha via via sgretolato le certezze delle Cadillac, partite forte proprio nelle prime fasi che invece avevano messo in crisi le Acura, entrambe vittima alla quarta ora di forature che avevano prima rallentato la corsa di Castroneves, quindi quella di Stevens, finito in testa coda alla curva 1 e costretto ad un rientro lentissimo e conseguenti due giri persi sui primi. Distacco poi recuperato grazie alla strategia adottata dal WTR, abile nel sfruttare le numerose bandiere gialle uscite in seguito. Dopo una metà gara che aveva visto JC Miller di Westbrook in testa, il secondo giro di orologio diveniva un autentico spartiacque. La 13° ora era infatti fatale a due Cadillac, che in appena mezz'ora si ritrovavano fuori: prima con Jimmy Johnson, che entrava in contatto con la Duqueine di Wittmer alla Curva 3 causando ingenti danni alla #48 che costringevano il team Action Express a sostituire fondo, sospensione posteriore destra e parti della carrozzeria, perdendo ben 22 giri. Peggio ancora capitava a Bourdais, che rientrava con l'alternatore K.O. dimezzando di fatto le forze in campo del Ganassi Racing, visto che la #01 si sarebbe poi ripresentata in pista staccata di 42 giri. Forze che quindi venivano definitivamente annientate al termine della 17° ora, con Bamber costretto a riportare in garage la #02 per un problema alla pompa della benzina; un guasto che toglieva di fatto dalla gara entrambe le Cadillac ufficiali e lasciava il testimone alle JC Miller e Action Express.

L'anno dei **gerontocampioni**?

L'AVVIO DELLA STAGIONE CONTRASSEGNATO DALLA VITTORIA DI UN ALTRO NONNO INSUPERABILE

Il fatto che Helio Castroneves a 47 anni e nove mesi sia riuscito a (ri)vincere la 24 Ore di Daytona con l'Acura del team Meyer Shank Racing/Curb-Agajanian, riuscendo a sconfiggere il team rivale di Wayne Taylor che gli aveva preferito Will Stevens nell'abitacolo, ha un che di liberatorio e narrativamente gustoso, ma non è solo questo il punto. Il trionfo di Helio si inserisce in un panorama mondiale d'inizio stagione che nel giro di pochi giorni vede di nuovo Nasser Salih Nasser Abdullah Al-Attiyah al top della Dakar in Toyota a 51 anni suonati, seguito da Sebastien Loeb clamorosamente all'ottavo centro al rally di Montecarlo a 47 anni suonati da un pezzo e quasi 48. In altre e sentite parole, l'automobilismo sembra lanciare un messaggio chiarissimo: il nostro non è solo uno sport che si può praticare anche da vecchi - Paul Newman prese parte alla sua ultima 24 Ore di Daytona nel 2005, pochi giorni prima di compiere ottant'anni e correva con un prototipo insieme a Seb Bourdais top driver dell'Indycar -, no, non è tanto il fatto che puoi stare in pista finché vuoi, qui la morale è più tosta e entusiasmante, perché sta dicendo mondialmente una cosa ben diversa e di quelle da far sbiancare, ossia questa: a patto che il pilota sia di quelli fenomenali, ormai si può vincere a qualsiasi età e quasi in tutte le categorie, F.1 a parte, laddove comunque non mi sembra che gli ultraquarantenni Fernando Alonso e Kimi Raikkonen abbiano fatto tutte queste figuracce, di recente, no? In ogni caso, prepariamoci, perché Helio Castroneves medesimo alla fine del mese di maggio potrebbe trovarsi in condizioni di tentare la fuga nel record di vittorie della Indy 500, che condivide per ora, con quattro centri,assieme a Foyt, Unser Sr e Mears. Avvisati. **Mario Donnini**

POKER DA VITTORIA
Jarvis-Blomqvist-Castronevs e Pagenaud: ecco il quartetto che ha regalato la vittoria nella 24 Ore di Daytona 2022 con quella Acura del Meyer Shank Racing

Iniziava a quel punto una rincorsa alla coppia di Acura in fuga che animava le sette ore finali, cinque delle quali corse interamente in regime di corsa libera. In una prima fase Conway dava spettacolo, aveva la meglio prima di Alexander Rossi poi di Castroneves, con la rossa Cadillac #31 che prendeva il comando a fine della 19° ora, appena prima di rientrare al pit stop dove manteneva le stesse gomme accumulando così una ventina di secondi di vantaggio. A metà della 20° ora gli subentrava Derani e anche il brasiliano, con gomme nuove, si riportava al comando. I pit stop determinavano poi un'alternanza che portava alle decisive due ore, iniziate con una Full Course Yellow e la Cadillac di Westbrook di nuovo in testa. Ma nelle ultime fasi lo sforzo fatto per riprendere il comando veniva pagato dalla Cadillac #31, mentre Duval, subentrato a Westbrook sulla #5, commetteva qualche sbavatura di troppo e le Acura diventavano imprendibili, andando

a concludere con una doppietta che chiude definitivamente l'era DPi a Daytona.

LmP2 a Oreca DragonSpeed

Tre equipaggi si sono giocati la categoria per tutta la gara ed alla fine ha prevalso la Oreca DragonSpeed #81 di O'Ward-DeFrancesco-Herta-Lux, che ha avuto la meglio sulla Tower di Deletraz-Habsbourg-Farano-de Andrade grazie a un sorpasso di forza fatto alla Chicane Le Mans da Herta su Deletraz, quando l'orologio segnava 12' al termine. Da segnalare la spettacolare gara del messicano Pato O'Ward, decisivo nel suo lunghissimo turno al mattino, dove aveva messo sotto pressione Deletraz fino a portarlo ad un piccolo errore che gli era costato una foratura alla 21°ora. Peccato per la gara di Luca Ghiotto, in lizza per la vittoria fino alla fatale 17° ora, quando la sua Oreca G-Drive è rimasta ferma in pista mentre al volante vi era il suo compagno James Allen.

PROTAGONISTI SOTTO AI RIFLETTORI
Sopra l'Acura del Wayne Taylor Racing giunta seconda. In basso nell'altra pagina la Cadillac giunta terza con Duval-Westbrook-Vautier e Keating. A fianco la Oreca DragonSpeed a segno in LmP2 con O'Ward, De Francesco-Herta e Lux. Sopra la Riley vincitrice in LmP3

LmP3 firmato dalla Riley

La LmP3 è stato un affare ristretto alle Ligier che hanno monopolizzato il podio, con la Riley di Robinson-Fraga-Van Berlo-Cooper vincitrice dopo aver trascorso quasi tutta la gara al comando. ●

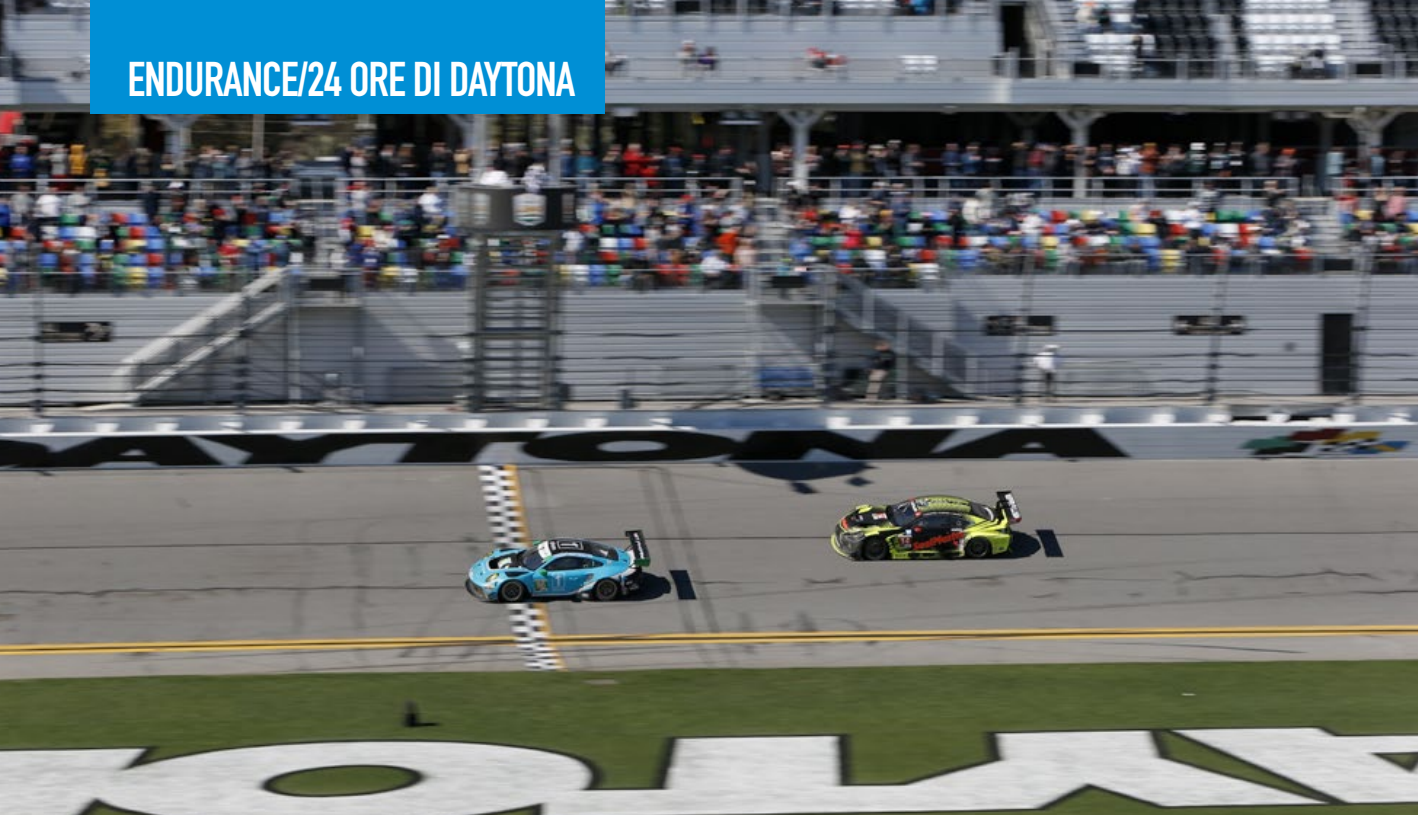
GTD Pro: Porsche batte Ferrari

NELLA NUOVA CATEGORIA SONO NASR-JAMINET-CAMPBELL A METTERE LA PRIMA FIRMA 2022. IN SECONDA PIAZZA LA 488 DEL TEAM RISI CON PIER GUIDI-CALADO-RIGON-SERRA

Porsche si prende il primo successo della nuova categoria GTD Pro tornando alla vittoria a Daytona. Merito di Nasr-Jaminet-Campbell e sarebbe anche potuto essere una doppietta per Porsche, sfumata solo all'ultimo giro a favore della Ferrari Risi Competizione, seconda con Pier Guidi-Calado-Rigon-Serra davanti all'altra 911 GT3 di Vanthoor-Pilet-Olsen-Imperatori. La lotta interna tra il Pfaff Motorsport e il KCMG che ha acceso le ultime due ore di gara si è decisa solo all'ultimo passaggio sulla Chicane Le Mans (ex bus stop), dove Jaminet ha resistito all'assalto di Vanthoor costringendo l'avversario a finire nell'erba e a girarsi, dando così via libera a Pier Guidi verso un secondo posto insperato e che ha solo in parte consolato la Ferrari. Un bicchiere mezzo pieno quello della squadra di Giuseppe Risi, che sembrava potersi giocare anche la vittoria, visto quanto dimostrato fin nel corso dalla 3° ora, quando dopo un primo doppio turno conservativo di Pier Guidi (rallentato anche da un semaforo rosso al termine di un pit stop di emergenza), Calado è andato decisamente all'attacco, riuscendo a portale rapidamente la 488 #62 in testa al gruppo. Una posizione in seguito ben mantenuta sia da Rigon che da Serra, chiamati al lavoro sporco durante la lunghissima notte e al mattino, entrambi bravis-

LAMBO PRESTO FUORI DAI GIOCHI PER LA VITTORIA
La 911 del Pfaff Motorsport si è aggiudicata la vittoria in GTD Pro davanti alla Ferrari 488 del team Risi seconda in rimonta. In basso la Lamborghini Huracava di Bortolotti-Caldarelli-Mapelli e Ineichen uscita prematuramente dalla lotta per i piani alti dopo la pole conquistata nella gara di qualifica al Roar Before. Sotto a destra la Porsche di Vanthoor-Pilet-Imperatori e Olsen, giunta terza

simi a rimanere fuori dai guai sempre garantendo un passo da top three. A quel punto è emerso chiaramente il vero problema della Rossa, la difficoltà nel riscaldare rapidamente le gomme, cosa che invece non ha rappresentato ostacolo per le Porsche, particolarmente a proprio agio con le basse temperature in cui si è corso. Un inconveniente che, unito a una autonomia leggermente superiore delle 911 rispetto alle 488, alla lunga ha spostato l'ago della bilancia verso il piatto Porsche, fino all'inspiegabile lotta fratricida che ha animato finale e che poteva anche rimettere tutto in discussione.

A tentare di inserirsi nel duello Ferrari vs Porsche ci ha provato la Lexus, per 24 ore in scia al trio di testa ma mai dando l'impressione di avere il potenziale per vincere. Ci ha provato anche la Mercedes Weather Tech, che ha partecipato al pacchetto di mischia fino al termine della 17°, quando Juncadella, in quel momento leader, è stato costretto a fare rientrare la AMG #97 avvolta in una nube di fumo bianco. Chi è invece prematuramente uscito dalla lotta è stata la Lamborghini, attesa protagonista alla vigilia con la pole conquistata nella gara di qualifica al Roar Before e che ha visto sfumare ogni possibilità già nel corso della terza ora. Dopo un primo turno promettente di Mapelli, la Huracan del TR3 è passata nelle mani di Ineichen, che prima è finito a sandwich tra una Aston e una Mercedes rimediando un problema allo sterzo, quindi ne ha ulteriormente piegato un braccetto su un cordolo, sancendo il ritiro definitivo della vettura. Daytona non ha portato bene neppure alle debuttanti BMW M4 e Corvette C8.R GTD, in entrambi i casi rallentate da problemi tecnici. Le GT bavaresi hanno accusato guai alla trasmissione fin dalle prime battute e, di fatto, la loro 24 Ore si è subito trasformata in una lunga sessione di test in gara. Le Corvette avevano invece inizialmente dato segnali positivi, fino al rientro di Taylor nel corso della 7° ora per problemi all'alternatore; ben più gravi i guai accusati dalla #4, rientrata nel garage alla 10° ora in seguito al tamponamento subito da Sorensen da parte di una Lambo e costretta alla sostituzione di diffusore, scarichi e sistema di avviamento e relative due ore mezza necessarie alla riparazione. Sfortunata anche la gara di Cairoli: dopo un buon inizio con Andlauer, la Porsche #79 nelle mani di Picariello era costretta prima a un drive through per un contatto con la Lambo di Megrue, quindi durante un pit stop emergeva un problema con il sistema di sollevamento dei martinetti pneumatici che costringeva a una lunga sosta per la riparazione, spegnendo definitivamente ogni speranza di ottenere un buon risultato. ●

GTD: Porsche si conferma con **Wright**

LA SUPREMAZIA DELLA CASA DI STOCCARDA CON HARDWICK-LIETZ-HEYLEN E ROBICHON. SUL PODIO ANCHE ASTON MARTIN E MERCEDES

A confermare la supremazia Porsche in GTD Pro è arrivato anche il successo in GTD, grazie a Hardwick-Lietz-Heylen-Robichon e il Wright Motorsports. Un successo mai in discussione quello del team americano, insidiato realmente solo dalla McLaren Inception, riuscita anche ad andare al comando nel corso della 21° ora e poi rallentata da problemi ai freni. Il podio è stato completato da Aston Martin e Mercedes, mentre la Ferrari AF Corse ha concluso quarta, perdendo il podio nel finale per via di un sorpasso con bandiere gialle di Nielsen. Ma la gara delle Ferrari non è stata perfetta fin dall'inizio, visto che nel giro di cinque minuti a metà della 2°ora per entrambe sono arrivati i problemi, sempre alla Curva 1: prima Perez Companc si toccava con una Aston, finiva in testacoda e ripartiva, ma con problemi allo sterzo rimasti fino a fine gara. Quindi era la volta di Lacorte che, da poco subentrato a Sernagiotto e in quel momento 4°, nel cercare di resistere all'attacco della Lambo di Goikhberg finiva largo e si girava, andando a colpire la Lexus di Montecalvo, con danni per entrambe le vetture alla sospensione posteriore sinistra e una vita persa per le riparazioni. Male anche la gara delle Lamborghini, protagoniste solo all'inizio con la vettura di Mitchell poi sparite dai radar fino all'ultima ora, quando Altoè si è dovuto fermare in pista. Ancora peggio se possibile è andata alla Mercedes #75 di Raffaele Marciello, che non è nemmeno salito in vettura dopo il crash multiplo che aveva visto coinvolto il compagno Habul a metà della quarta ora. ●

FERRARI GIÙ DAL PODIO
In alto la Porsche del Wright Motorsports vincitrice della sfida in GTD. A destra la 488 AF Corse quarta con Vilander e Nielsen. In basso la 488 Cetilar Racing protagonista di una 24 Ore di Daytona tutta in salita

Huracan GT3 il nuovo che avanza

PRIME IMMAGINI DELLA NUOVA LAMBORGHINI CHE PRESENTA UN'AERODINAMICA INEDITA. VERRÀ PRESENTATA NEL CORSO DELLA STAGIONE E DEBUTTERÀ A DAYTONA 2023

di Dario Lucchese

C'è aria di novità in casa Lamborghini. Non è un mistero che in quel di Sant'Agata Bolognese si stia già pensando alla vettura che prenderà il posto della gloriosa Huracán Gt3 Evo, che quest'anno completa la sua quarta stagione di gare. Proprio a Daytona, nel 2019, si inaugurava un ciclo con la seconda delle tre affermazioni di fila ottenute in classe Gtd nella 24 Ore della Florida, cui avrebbe fatto seguito il successo messo a segno nella 12 Ore di Sebring appena qualche settimana più tardi. Un anno trionfale, segnato dalla tripla corona conquistata nel Blancpain Gt overall, endurance e sprint, da nove titoli assoluti e 28 vittorie. Solamente lo scorso anno sono stati 93 i piloti che sono scesi in pista al volante dell'ultimo esemplare della Lamborghini Gt3, che nel 2021 ha dominato nei campionati Gt World Challenge America, Gt Open e British Gt. In questi giorni si sono viste le prime immagini di quella che sarebbe un'ulteriore evoluzione della stessa vettura. Una vettura che, come aveva già confermato lo scorso anno Giorgio Sanna, head of motorsport di Lamborghini, verrà presentata ufficialmente nel corso di questa stagione per poi fare l'esordio in pista in occasione della 24 Ore di Daytona del 2023. Da un primo colpo d'occhio è comunque possibile evincere che la nuova Huracán Gt3 presenta innanzi tutto un'inedita aerodinamica. A risaltare sono l'airscoop posto sul tetto e la pinna posteriore, che richiamano delle soluzioni già viste sulla Super Trofeo che dà vita ai monomarca continentali in Europa e Nord America. La presenza dello stesso airscoop, fa pensare a un nuovo sistema di aspirazione motore per rendere ancora più efficiente il propulsore V10 aspirato che già equipaggia il modello attualmente impiegato. Una cosa è certa: l'impegno Lamborghini nel Gt a livello mondiale intrapreso con successo nel 2015, ha assicurato una continuità anche per gli anni a venire.

ALLO SCOPERTO La nuova Lamborghini Huracán GT3 esce allo scoperto e svela forme aerodinamiche del tutto inedite

La nuova **regina**

PORSCHE ITALIA E IL MONOMARCA TRICOLORE DANNO... I NUMERI E SALUTANO L'ARRIVO DELL'ULTIMA EVOLUZIONE DELLA 911 GT3 CUP

di **Gianluca Marchese**

Tra novità e conferme eccellenti, come le dirette tv di Sky Sport e Cielo, la Porsche Carrera Cup Italia ha avviato il nuovo corso proseguendo su un trend di successi che già in gennaio al monomarca delle 911 GT3 Cup permettono di intravedere un'altra stagione da record. Sarà la 16esima consecutiva in pista per la serie tricolore, ma dopo il 2020 (che era comunque stato in crescita rispetto all'anno prima) era azzardato prevedere un'ulteriore crescita. La ripresa, invece, in casa Porsche Italia sta assumendo i contorni di un vero e proprio "boom": non solo il superamento di quota 30 vetture in griglia è di fatto certo, ma molto probabilmente nel 2022 sarà superato il record storico delle 34 vetture raggiunto nel 2021. Da attendere tutte le... firme del caso, ma è già arrivato il tutto esaurito per quanto riguarda gli ordinativi della grande novità di questo 2022 della Carrera Cup, ovvero la nuova 911 GT3 Cup. Il modello 992 sostituirà il 991, che resterà protagonista soltanto nella categoria Silver Cup, alla quale, però, proprio per i numeri elevati della versione più evoluta, non dovrebbero essere riservati più di 6 slot. Le nuove 992 saranno dunque ben presenti sia nell'assoluta (e quindi anche tra i giovani dello Scholarship Programme) sia nella Michelin Cup. In quest'ultimo modello il lavoro di ottimizzazione è stato curato in ogni particolare a partire da tecnologia, prestazioni e sicurezza. Il propulsore è un tradizionale 6 cilindri boxer da 4 litri e 510 cavalli, 25 in più rispetto al precedente, l'aerodinamica più "estrema" ed efficiente genera maggior carico e, novità nella novità, al contrario degli ultimi anni non sarà utilizzato l'abs: l'auto sarà ancora più tecnica da interpretare.

Inaugurato a settembre, proprio il Pec Franciacorta in soli tre mesi di attività ha accolto oltre 11mila visitatori, soprattutto grazie all'erogazione di 534 esperienze di guida dedicate ai clienti e a 44 eventi fra presentazioni di nuovi modelli e attività delle concessionarie e di aziende private. E grazie a numeri favorevoli, oltre allo sport, Porsche Italia ha iniziato l'anno avvicinando anche nel Prodotto dei risultati record. Con 6274 auto consegnate, nel 2021 la filiale italiana della Casa di Zuffenhausen ha registrato il secondo migliore risultato della sua storia, con un incremento dell'8% rispetto al 2020: «*Essere tornati a superare la quota di 6000 vetture consegnate* - ha dichiarato l'ad Pietro Innocenti - *è stato possibile solo grazie a un'offerta di prodotti e servizi vincenti, una squadra di colleghi appassionati e una grande dedizione da parte della nostra rete di concessionari. Inoltre iniziamo il 2022 con più di sei mesi di ordini già in portafoglio*».

Interessanti i dati di Taycan, la prima elettrica Porsche. Sono 620 (il 10%) gli esemplari consegnati e in generale i risultati commerciali del 2021 indicano che il 30% delle Porsche consegnate sono elettrificate (full electric e hybrid plug-in). L'incremento è in atto malgrado la strategia di Porsche relativa alla vendita di auto elettrificate (il 50% della produzione entro il 2025), fattore che si riflette pure nel motorsport tra Formula E e la nuova LmDh, si scontri qui da noi con annose carenze infrastrutturali. In questo senso non sorprende che proprio la filiale italiana partecipi all'elettrificazione del territorio attraverso l'istallazione di centinaia fra stazioni e punti di ricarica e abbia sviluppato i nuovi progetti seguendo l'imperativo della sostenibilità in linea con la "Strategia 2030" del Gruppo, compresa la certificazione Iso 20121 ottenuta proprio dalla Carrera Cup Italia... ●

Nei giorni scorsi è arrivata anche la definitiva versione del calendario. Il test collettivo pre-campionato è stato fissato per mercoledì 13 aprile a Monza, proprio dove si era conclusa a suon di colpi di scena l'edizione scorsa del monomarca, che ha incoronato per la prima volta Alberto Cerqui e il Team Q8 Hi Perform (che, a proposito, ha rinnovato la partnership con la serie). Dopo lo shakedown di aprile si tornerà in pista per il primo round il 7-8 maggio a Imola. Seguiranno 4-5 giugno Misano, 16-17 luglio Mugello, 17-18 settembre Vallelunga, 1-2 ottobre Franciacorta e il finale dell'8-9 ottobre di nuovo a Monza. Sei doppi round che si annunciano ad "alta passione" con la conferma dei test pregara in esclusiva nelle settimane di Imola, Misano e Vallelunga e il contesto del Porsche Festival al Porsche Experience Center Franciacorta, dove la Carrera Cup è pronta a "sdoppiare" le griglie (e quindi le gare) fra "Pro" e Michelin Cup come già sperimentato con successo nel 2021.

TRA PASSATO E PRESENTE
Sopra Cassarà vincitore in Coppa Michelin nel 2021 e in alto Cerqui che si è aggiudicato la Carrera Cup nella passata stagione. Sotto, una veduta del Porsche Experience Center a Franciacorta che ha già ospitato 11mila visitatori e il pilota testimonial di Autosprint Francesco Maria Fenici. In apertura la nuova Porsche 911 GT3 Cup, il modello 992 protagonista della Carrera Cup Italia dalla stagione 2022

CALENDARIO PCCI 2022	
13 aprile	Monza (official test)
7-8 maggio	Imola
4-5 giugno	Misano
16-17 luglio	Mugello
17-18 settembre	Vallelunga
1-2 ottobre	Franciacorta (Porsche Festival)
8-9 ottobre	Monza

Brilla la stella a tre punte

NEL BUIO D'ARABIA SI È AVUTA PER LA PRIMA VOLTA L'IMPRESSIONE CHE CI SIA UN POWERTRAIN CON UN NETTO VANTAGGIO

Fulvio Cavicchi

Mortara leader

Edo Mortara ha iniziato col passo giusto la stagione ed è andato a conquistare la vittoria in gara-2. Sul podio con lui anche il suo nuovo compagno alla Venturi, Di Grassi che ha chiuso al terzo posto. Dopo due gare il pilota di Ginevra è leader della serie elettrica

Si è tornati finalmente a godere dello spettacolo del circus elettrico, dopo tanti mesi di attesa, e lo spettacolo è stato piacevole e con diverse battaglie interessanti (soprattutto nella seconda gara). In più le modifiche tecniche e regolamentari sono parse tutte azzeccate, ma comunque una nube è parsa aleggiare sopra il paddock. La forza della Formula E è sempre stata avere gare molto aperte e con distacchi talmente minimi che bastava un piccolo errore per ritrovarsi catapultati dalla vetta della classifica all'inferno delle posizioni di rincalzo… ma sul tracciato di Dir'iyya, quartiere della capitale saudita Riad, si è vissuto per la prima volta il terrore di avere in mezzo al gruppo una unità motrice davvero superiore, che potrebbe uccidere la lotta.
Chiaramente è ancora presto per lanciare l'allarme, dato che anche la stagione scorsa aveva dominato Nyck De Vries sia in qualifica che in gara, nella corsa di apertura della stagione, però poi prima del via dell'ultima tappa 2021 a Berlino aveva appena 9 punti di vantaggio sul settimo in classifica ed era tutto completamente aperto. Però il dubbio rimane… e ti si insinua, come qualcosa sotto il materasso che non ti lascia dormire.
Le vetture ufficiali Mercedes e quelle clienti Venturi hanno davvero pasteggiato, in questo fine settimana; o almeno questo è quello che dicono le cifre, che prese nude e crude sono spietate nel mostrare le cose come stanno e non come sono apparse agli occhi di un appassionato di questo campionato che cerca di convincersi che lo spettacolo ci sarà per tutta la stagione, come è sempre stato nei sette anni scorsi. Ci sono stati alcuni errori da parte dei quattro piloti delle due formazioni con power-

Doppietta Mercedes
Con una bella doppietta firmata De Vries-Vandoorne Mercedes ha colto la vittoria nella gara che ha aperto la stagione

Mercedes, poi gli altri

DOPPIETTA NELLA SFIDA INAUGURALE

Stoffel Vandoorne è partito dalla prima piazzola in griglia ed ha conservato la posizione davanti al compagno e campione in carica Nyck De Vries, che da terzo ha scavalcato Jake Dennis che partiva sulla parte sporca. Le due Mercedes non hanno mai avuto rivali ed hanno presto allungato. Il colpo di scena si è avuto quando il leader Vandoorne ha mancato l'area di Attack Zone per attivare i secondi tre minuti di potenza supplementare, venendo così scavalcato da De Vries che è poi andato a conquistare la vittoria davanti al belga. Alle loro spalle Jake Dennis ha lottato duramente con André Lotterer per riprendersi la terza piazza, riuscendoci quando mancavano 14 minuti e venendo poi pian piano seguito anche da Sam Bird, Lucas di Grassi, Nick Cassidy, Edoardo Mortara e tanti altri, col tedesco che è crollato fino fuori dalla zona punti. Da segnalare la battaglia a gomiti alti a metà gara tra Robin Frijns e Oliver Rowland, con l'olandese che si è vendicato per una ruotata subita andando a toccare in curva l'inglese sul posteriore e spedendolo così in testacoda contro il muro, facendo entrare la Safety Car.

train "made in Stoccarda", nella prima disfida ha dominato una squadra e nell'altra hanno finito sul podio entrambe le vetture dell'altra... però nella classifica tra chi gira il volante sono primo, secondo, terzo e quinto i piloti al via con motori Mercedes, mentre nel ranking dei team le due formazioni sono prima e seconda, con più del doppio dei punti della terza. Incrociamo le dita, ma la speranza è già flebile.
Invece dietro di loro sorprendono e fanno divertire le vecchie motorizzazioni Audi e Bmw, che Envision Racing e Andretti Formula E fanno rendere al massimo nonostante le rispettive Case abbiano salutato a luglio e non abbiano quindi più sviluppato i motori. L'esperto Robin Frijns si dimostra ancora una volta genio e sregolatezza, andando a buttare fuori Rowland in maniera davvero lampante venerdì, beccandosi così anche un giusto Drive Through mentre era in zona punti, e guidando così bene nell'altra disfida da chiudere secondo; mentre il suo compagno Nick Cassidy ha fatto segnare il giro più veloce nella prima corsa, chiusa settimo,

Modifiche azzeccate

LA POTENZA AUMENTATA, LE NUOVE QUALIFICHE ED I MINUTI SUPPLEMENTARI IN GARA HANNO FATTO UN BUON DEBUTTO

La Formula E ha la grande qualità di mettersi sempre in dubbio e di cercare di crescere stagione dopo stagione. Ed ecco che anche per quest'annata si è cercato di migliorare i difetti visti in quella precedente. Le qualifiche da tempo non soddisfavano team e piloti, mentre il nuovo formato pare essere piaciuto a tutti, con scontri uno contro uno emozionanti e tutto in ballo fino all'ultimo momento. Oltretutto restando anche dentro i 60 minuti di durata, cosa che sembrava al limite a pensarci sulla carta.
L'ennesimo aumento di potenza è sempre una bella notizia perché dimostra la crescita della tecnologia delle auto, che ormai riesce a sostenere vetture sempre più veloci e gare che possono diventare anche più lunghe. E l'idea di prolungare le gare in base ai minuti di neutralizzazione di gara (per Safety Car o Full Course Yellow) ha funzionato bene nella prima corsa, mentre invece nella seconda di sabato si è visto che il timore che ha portato ad inserire una regola per cui le interruzioni negli ultimi 5' di gara non vengono conteggiate e quindi recuperate, per non rischiare di finire le batterie come era stato a Valencia 2021, ha portato ad una conclusione con la vettura di sicurezza che è uscita ed i piloti hanno potuto sfidarsi… per gli scarsi 200 metri che dividono l'entrata box ed il traguardo. Una presa in giro decisamente da sistemare nel prosieguo della stagione.

BORSINO SQUADRE

▲ **Venturi Racing**
L'arrivo di Lucas di Grassi si è forse rivelato il pezzo mancante del puzzle monegasco. Con la formazione che è tornata a casa prima in classifica sia tra i piloti che le squadre, con una vittoria ed un terzo posto in Gara 2 e perdendo una pole position per appena 0"005. Il powertrain Mercedes è una sicurezza, lo sono anche i due piloti e Jérôme D'Ambrosio pare valido anche come team manager. Giusto dare i meriti a Susie Wolff per aver ben composto la squadra.

▲ **Mercedes-Eq Formula E Team**
Due pole position, due vittorie, due auto sul podio in entrambe le gare, quattro piloti nelle prime cinque posizioni di campionato e primi e secondi nella classifica squadre. L'unità motrice di Stoccarda ha dominato a Dir'iyya, poi in effetti la squadra ufficiale poteva fare qualcosa di meglio nella seconda gara, ma sono quisquilie.

▲ **Andretti Formula E**
Che inizio stagione per la formazione statunitense! Jake Dennis fantastico a finire 3° e 5° col vecchio powertrain Bmw; molto bene anche il rookie Askew, a punti sabato e subito fuori dalla top-10 domenica alla sua prima volta in un campionato da sempre difficile per i novizi.

▲ **Envision Racing**
Con un motore Audi in formato clienti e dell'anno scorso, Robin Frijns (2° domenica) e Nick Cassidy (a punti sabato) hanno fatto molto meglio di quanto fosse possibile immaginare. Il team è sempre stato molto efficace nelle prime gare dalla stagione, bisognerà vedere a lungo andare.

▶ **Porsche Formula E Team**
Risultati contrapposti tra la gare di venerdì e di sabato: nella prima sfida Lotterer è arrivato ad essere anche terzo e poi ha clamorosamente perso velocità ed è finito fuori dalla top-10, così come è crollato Wehrlein. Il giorno dopo il problema è parso essere stato corretto e sono arrivati un 4° ed un 9° posto. Quale delle due sarà la vera Porsche nel prosieguo della stagione?

▶ **Mahindra Racing**
Appena un ottavo posto su due gare, per la formazione indiana, ma in qualifica entrambe le auto parevano potersela giocare con abbastanza sicurezza per la zona punti, che è l'area della classifica a cui la squadra può puntare. Hanno raccolto poco, da rivedere in Messico.

▶ **Jaguar Racing**
Il quarto posto di Sam Bird nella prima corsa evita la freccia in basso, ma sicuramente il weekend è stato davvero difficile per una squadra che ha ormai completato la sua crescita e l'unico obiettivo che può ora avere è vincere, dopo aver concluso al secondo posto la stagione passata. Ma a Dir'iyya non è parsa capace di riuscirci.

▶ **NIO 333 Formula E Team**
Sicuramente restano nelle retrovie, ma il loro derby con la Dragon per non essere gli ultimi è finito in pareggio dopo che nelle ultime due stagione lo avevano sempre perso. Le prestazioni ora paiono equivalenti e quindi i cinesi finalmente possono sognare di abbandonare quell'ultima posizione a cui parevano abbonati.

▼ **DS Techeetah**
António Félix Da Costa ha vissuto un pessimo fine settimana, mentre il bicampione Vergne ha lottato davvero duro nella seconda gara, ma se il team più vincente della storia del campionato finisce a raccogliere appena un sesto ed un ottavo posto non si può che classificare il weekend nero-oro come negativo.

▼ **Dragon / Penske Autosport**
Sergio Sette Câmara ha ancora una volta messo in mostra le sue doti velocistiche, facendo nuovamente le nozze coi fichi secchi, ma la squadra non riesce a fare passi avanti. Ed il nostro Antonio Giovinazzi non ha decisamente aiutato la crescita, rimanendo sempre in fondo in tutte le sessioni. C'è tanto lavoro da fare al simulatore.

▼ **Nissan e.dams**
Già nella stagione passata la squadra franco-giapponese aveva perso il contatto con i vertici della classifica, ma questo fine settimana in Arabia Saudita entrambe le vetture non sono mai parse in grado di poter anche solo sperare in un colpo di fortuna per entrare in zona punti. Davvero desolante.

a dimostrare quanta velocità abbiano le vetture verdi e blu. Nella formazione a stelle strisce, invece, Jake Dennis ha dimostrato di essere ulteriormente cresciuto rispetto alla stagione di esordio in cui aveva comunque stupito, e chiude la prima tappa di campionato con un podio ed un quinto posto che spingono il team Andretti ad essere il primo dei non motorizzati Mercedes; sulla seconda vettura rossa ha poi fatto decisamente bene il debuttante americano Oliver Askew, proveniente dalla Indycar, nella sua prima uscita in Formula E. Difficile sapere se queste due squadre potranno continuare così, non disponendo di sviluppo da parte delle Case il cui marchio rimane ancora sui due powertrain, ma per il momento godiamoci la storia dei clienti che sfidano con successo le grandi aziende presenti in forma ufficiale.
E proprio due grandi marchi che puntano alla vetta hanno faticato a Dir'iyya, con Porsche e soprattutto Jaguar a zoppicare. Entrambe hanno dimostrato la loro potenzialità, con il marchio tedesco che ha avuto André Lotterer in lotta per il podio sia venerdì che sabato, ma il clamoroso crollo del primo giorno su entrambe le auto resta inspiegabile e nei loro comunicato non hanno infatti dato alcuna spiegazione. Sarà qualcosa che potrà ripetersi? Anche Sam Bird ed il giaguaro hanno lottato per il podio, il primo giorno, ma un erroraccio in qualifica ha spedito il britannico in fondo alla griglia il secondo e da lì è difficile risalire. Invece Mitch Evans è stato spento per tutto il weekend, come mai gli era successo in passato.

Giovinazzi in salita

Frijns ha regalato il podio in gara-2 a Envision Racing. Debutto tutto in salita, invece, per Antonio Giovinazzi

Comunque questa prima uscita ha lasciato un sapore abbastanza dolce sulla lingua, lo spettacolo è stato piacevole come sempre (a parte la conclusione della seconda gara) e di sorpassi se ne sono avuti in quantità come sempre in Formula E. Si potrebbe guardare con ottimismo alla stagione appena partita, se non fosse per quel calzino arrotolato sotto al materasso che dà fastidio e non lascia dormire. Toccherà stare scomodi almeno fino alla tappa di Città del Messico di metà febbraio, quando si potrà forse finalmente capire se basterà rifare il letto per fare sonni tranquilli oppure arrendersi al fatto che sarà una stagione senza riposo.

CLASSIFICHE

Formula E, Dir᾽iyya, 28/01/2022
Classifica finale di Gara: 1. Nyck de Vries (Mercedes-Eq Formula E Team), 41 giri in 52'14"642, alla media di 120,3 km/h;2. Stoffel Vandoorne (Mercedes-Eq Formula E Team) a 0"636;3. Jake Dennis (Andretti Formula E) a 8"802;4. Sam Bird (Jaguar Racing) a 14"925;5. Lucas di Grassi (Venturi Racing) a 15"152;6. Edoardo Mortara (Venturi Racing) a 16"015;7. Nick Cassidy (Envision Racing) a 17"265;8. Jean-Éric Vergne (Ds Techeetah) a 25"076;9. Oliver Askew (Andretti Formula E) a 25"699;10. Mitch Evans (Jaguar Racing) a 27"320;11. Pascal Wehrlein (Porsche Formula E Team) a 28"781;12. Maximilian Günther (Nissan e.dams) a 30"536;13. André Lotterer (Porsche Formula E Team) a 31"521;14. Alexander Sims (Mahindra Racing) a 34"572;15. Sergio Sette Câmara (Dragon/Penske Autosport) a 36"781;16. Robin Frijns (Envision Racing) a 39"953;17. Sébastien Buemi (Nissan e.dams) a 41"334;18. Dan Ticktum (Nio 333 Formula E Team) a 49"222;19. Oliver Turvey (Nio 333 Formula E Team) a 50"965;20. Antonio Giovinazzi (Dragon/Penske Autosport) a 1'16"527.
Giro più veloce: il 18° di Nick Cassidy in 1'09"207, alla media di 129,8 km/h

Formula E, Dir᾽iyya, 29/01/2022
Classifica finale di Gara: 1. Edoardo Mortara (Venturi Racing), 35 giri in 47'02"131, alla media di 114,6 km/h;2. Robin Frijns (Envision Racing) a 0"451;3. Lucas di Grassi (Venturi Racing) a 0"912;4. André Lotterer (Porsche Formula E Team) a 1"125;5. Jake Dennis (Andretti Formula E) a 1"646;6. Jean-Éric Vergne (Ds Techeetah) a 3"166;7. Stoffel Vandoorne (Mercedes-Eq Formula E Team) a 3"568;8. Oliver Rowland (Mahindra Racing) a 4"235;9. Pascal Wehrlein (Porsche Formula E Team) a 4"962;10. Nyck de Vries (Mercedes-Eq Formula E Team) a 5"294;11. Oliver Askew (Andretti Formula E) a 6"732;12. António Félix Da Costa (Ds Techeetah) a 8"693;13. Sébastien Buemi (Nissan e.dams) a 9"015;14. Maximilian Günther (Nissan e.dams) a 9"464;15. Sam Bird (Jaguar Racing) a 11"690;16. Nick Cassidy (Envision Racing) a 13"973;17. Sergio Sette Câmara (Dragon/Penske Autosport) a 14"521;18. Oliver Turvey (Nio 333 Formula E Team) a 15"005;19. Dan Ticktum (Nio 333 Formula E Team) a 16"744;20. Antonio Giovinazzi (Dragon/Penske Autosport) a 17"681;21. Mitch Evans (Jaguar Racing) a 29"872.
Giro più veloce: il 24° di Sam Bird in 1'08"723, alla media di 130,7 km/h

La classifica Piloti dopo 2 gare: 1. Edoardo Mortara 33 punti; 2. Nyck de Vries 29; 3. Stoffel Vandoorne 28; 4. Jake Dennis e Lucas di Grassi 25; 6. Robin Frijns 18; 7. Jean-Éric Vergne, Sam Bird e André Lotterer 12; 10. Nick Cassidy 7; 11. Oliver Rowland 4; 12. Pascal Wehrlein e Oliver Askew 2; 14. Mitch Evans 1.

La classifica Squadre dopo 2 gare: 1. Venturi Racing 58 punti; 2. Mercedes-Eq Formula E Team 57; 3. Andretti Formula E 27; 4. Envision Racing 25; 5. Porsche Formula E Team 14; 6. Jaguar Racing 13; 7. Ds Techeetah 12; 8. Mahindra Racing 4.

Mortara ci crede più di tutti

EDO FIRMA LA VITTORIA NELLA SECONDA SFIDA

Dalla pole position è scattato Nyck De Vries, che in una battaglia all'ultimo respiro nelle nuove qualifiche ad eliminazione ha battuto Edoardo Mortara per appena 5 millesimi. L'olandese non ha sbagliato lo scatto, mentre l'italiano di Ginevra ha difeso strenuamente la seconda piazza da un arrembante Robin Frijns. La prima fase di Attack Mode non ha cambiato le posizioni, ma è stato durante la seconda che Lucas di Grassi è riuscito di esperienza a scavalcare sia la verde Envision di Frijns che Mortara, e addirittura arrivare anche a prendere la Mercedes in testa, che ancora non aveva attivato la seconda fase di potenza supplementare. Con un sorpasso ruota contro ruota all'esterno, in fondo al rettifilo di partenza, e con diverse spinte nella controcurva successiva il brasiliano è passato in testa, ma il giro dopo anche il suo compagno di squadra Mortara ha fatto lo stesso e avendo ancora un minuto con 250 kW l'elvetico è passato a comandare. Intanto la battaglia tra Frijns e Lotterer alle sue spalle ha invogliato De Vries ad attivare finalmente il secondo Attack Mode, però facendolo l'olandese è stato passato dal compatriota della Envision ed il giro dopo anche Vergne è riuscito (usando molta forza) a passare la Mercedes. Questo probabilmente ha danneggiato l'auto di De Vries, che nelle curve successive ha ceduto la posizione anche a Jake Dennis, Stoffel Vandoorne, Oliver Rowland e Pascal Wehrlein. In vetta Frijns è poi riuscito a prendere la seconda posizione a Lucas di Grassi, mentre Alexander Sims è finito a muro ed ha poi fatto concludere la gara dietro la Safety Car.

Quelli che non mollano mai

LA STRAORDINARIA IMPRESA DI SEBASTIEN LOEB E ISABELLE GALMICHE AL MONTECARLO RACCONTA UNA BELLA STORIA DI MOTORSPORT E DI PASSIONE. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

di Marco Giordo

QUANDO HO CHIESTO A LOEB SE ERA STANCO DOPO LA DAKAR MI HA RISPOSTO: "ASSOLUTAMENTE NO, LÌ NON SI FA NIENTE, È TUTTO UN RETTILINEO"...

DANI SORDO

UN UOMO E UNA DONNA

Ottanta vittorie iridate per Sebastien Loeb e una per Isabelle Galmiche: l'alfa e l'omega di carriera che incrociandosi si sono scoperte ancora vincenti

Buona la prima. Anzi ottima, perché di questa 90ª edizione del Rally di Montecarlo si parlerà a lungo, dato che nel weekend appena trascorso si è scritta una nuova pagina di storia dei rally. La vittoria del nove volte "world champion" Sébastien Loeb ha dato un grande risalto alla prova del Principato, anche per la maniera rocambolesca in cui è arrivata nel finale di gara. Una foratura aveva tolto nella power stage la vittoria tre anni fa in Corsica alla MSport, ed una foratura ha regalato ora alla squadra di Wilson il successo nella gara monegasca. Corsi e ricorsi storici. Così come il successo di una copilota donna al "Monte", impresa riuscita 49 anni fa a "Biche" che vinse al fianco di Andruet sull'Alpine 110 il Montecarlo del 1973, la prima gara in assoluto della storia del campionato del mondo. Impresa bissata poi 25 anni fa dalla Pons al fianco di Piero Liatti sulla Subaru Impreza Wrc. Analizzando la prova del Principato sotto l'aspetto tecnico, c'è da dire che sono cambiate parecchio le carte in tavola quest'anno nel mondiale. La prima prova della stagione ha visto infatti l'ottima performance della Toyota sugli asfalti delle Alpi Marittime, ma ad impressionare è stata soprattutto la Ford con tre vetture tra i primi cinque. La Puma si è rivelata infatti davvero molto competitiva, alla pari e forse un pelino più veloce della Yaris, che ha disputato un'ottima gara soprattutto con Ogier e Rovanpera, ma anche Evans ha dimostrato di essere in palla. Alla fine alle spalle di Loeb e Ogier terzo ha chiuso Craig Breen, la cui gara al "Monte" è stata perfetta, mentre nella classifica del mondiale è ora Rovanpera il primo tra i piloti "full time" impegnati nel campionato. E sono ora proprio Rovanpera e Breen i principali protagonisti attesi al via in Svezia, dove a fine febbraio inizia per davvero il nuovo mondiale 2022, quello senza i due Sébastien. Con Evans pronto a riscattarsi dopo l'errore di Thoard, così come la Hyundai che deve reagire subito per recuperare terreno. Ci sono invece diverse domande che meritano una risposta dopo la gara monegasca. In primis com'è stato questo esordio delle nuove Rally 1. Poi com'è stata costruita questa 80ª vittoria iridata da "Le Maestro Loeb". Continuando, chi sono le due grandi novità del momento, cioé Isabelle Galmiche e Benjamin Veillas. Ed infine la crisi di risultati della Hyundai, davvero evidente. Ma andiamo con ordine.

Rally 1, come fare l'amore per la prima volta

La definizione più originale sulle Rally 1 l'ha regalata Sébastien Ogier. Parlando delle sue sensazioni che ha avuto alla guida della sua Toyota Yaris Rally 1, il pilota di Gap ha dichiarato che «*l'ibrido è un po' come quando si fa l'amore per la prima volta, è molto intenso ma un secondo dopo è finito tutto. È stato comunque un ottimo debutto*». Poi l'otto volte campione del mondo ha continuato. «*Dobbiamo ringraziare il nostro e gli altri team che hanno fatto un lavoro fantastico, nel costruire queste macchine che sono completamente diverse dalle precedenti. Pensavo che in gara avremmo avuto più problemi, invece abbiamo potuto fare la nostra corsa come in passato, e credo che nessuno vedendole all'opera abbia pensato che queste vetture fossero del tutto nuove. Ci siamo divertiti e questa è una buona notizia per la specialità. Abbiamo dato il massimo, alla fine non abbiamo vinto per un po' di sfortuna, ma possiamo dire che usciamo a testa alta da questa gara. La Yaris va bene e adesso ho un buon motivo per correre a Montecarlo l'anno prossimo, anche se la cosa non farà piacere a mia moglie*».

Dani Sordo che ha seguito la gara insieme al Team Hyundai, inizierà infatti la sua stagione, composta al momento di sole 4 gare, solo in Portogallo, ha invece detto che «*le nuove vetture hanno una filosofia di guida diversa per via del motore elettrico. La Ford è sembrata la più competitiva, anche perché la squadra di Wilson è molto brava da sempre a far sì che le sue nuove vetture vadano subito bene. In Hyundai abbiamo fatto un grande sforzo, però abbiamo terminato il lavoro all'ultimo momento. Le macchine sono state montate molto tardi e forse per questo motivo manca un po' di messa a punto. Ci sono mancati un po' di test in più per far sì che i piloti acquistassero più fiducia. Abbiamo un po' sofferto all'inizio della gara ma arriveremo al posto che ci compete*».

LA COSA PIÙ STRANA PER ME È QUELLA DI ESSERE STATA SUL PODIO A FESTEGGIARE. QUESTE SONO TUTTE COSE CHE GUARDO NORMALMENTE ALLA TELEVISIONE

ISABELLE GALMICHE

Quando Loeb ti lascia senza parole

Parlando di Sébastien Loeb, che ha vissuto questo successo con al suo fianco le donne della sua vita, all'arrivo della power stage ad Entrevaux ad abbracciarlo c'era la sua compagna Lauréne Godey, mentre all'arrivo a Montecarlo al suo fianco c'era la figlia Valentine, forse il parere più approfondito sulla sua gara davvero stratosferica e leggendaria l'ha fornito proprio Dani Sordo, uno che lo conosce bene avendoci corso insieme in Citroen per cinque stagioni, dal 2006 al 2009 e poi nel 2013. «*Quello che ha fatto* – ha detto il pilota spagnolo – *è stato incredibile e ti lascia senza parole. Séb ha un talento innato, però è anche uno che lavora ed è un grande combattente. Sembra uno che non gli frega niente di quello che fa, ed invece è un vincitore nato. Ho corso tante gare con lui e si batte sempre, non molla mai. Gli piacciono le sfide come quelle dell'ultimo Montecarlo, e non c'è cosa peggiore che accendergli la miccia. Ho bevuto un caffè con lui prima della gara e gli ho detto* "adesso porti anche gli occhiali". *E lui mi ha risposto che non vede bene come prima, e gli servono per verificare meglio lo stato della strada. Poi quando ho visto i suoi tempi in gara gli ho mandato un messaggio, e gli ho subito detto se può prestarmi gli occhiali in Portogallo. Quando gli ho chiesto se era stanco dopo la Dakar mi ha risposto* "assolutamente no, lì non si fa niente, è tutto un rettilineo". *Séb è fatto così. Tanto lui come Ogier sono delle persone speciali. Li guardi in faccia e noti subito che hanno qualcosa di diverso*».

E poi, aggiungiamo noi, se Loeb lo chiamano il "Cannibale" un motivo ci sarà. Passando a com'è stata costruita questa sua 80ª vittoria iridata, nella quale è stato fondamentale il feeling immediato che Loeb ha avuto con la Puma, ci sono tre cose da puntualizzare sulla gara davvero da "Maestro" di Loeb, che sono quelle che gli hanno regalato la vittoria. La prima è l'ottimo lavoro dei suoi ricognitori, Bonato e Landais, che non hanno sbagliato niente dandogli sempre i consigli giusti pur essendo del tutto nuovi per lui. In passato erano stati infatti sempre Patrick Magaud (che ora segue Fourmaux) insieme alla sua attuale navigatrice Isabelle Galmiche a fargli da "ouvrer" al Monte. La seconda è stata la sua capacità di gestire

il vantaggio di partire 33 minuti dopo Ogier nella seconda tappa di venerdì. In pratica il driver della Ford Puma ad ogni inizio prova aveva a sua disposizione i tempi di Ogier ed i suoi split, ed inoltre anche la strada al mattino aveva un grip migliore, essendo decisamente più asciutta e con meno verglas di quella che aveva trovato prima di lui il suo rivale. La bravura del campionissimo alsaziano è stata quella di attaccare a fondo in quel frangente per guadagnare il più possibile sul suo avversario e passare in testa. Infine la terza è stata la pressione che il Cannibale ha messo ad Ogier nella tappa finale vincendo la prima prova di La Penne. A quel punto, ben sapendo che il pilota di Gap patisce la sua rivalità, visto che è l'unico che nella sua carriera lo ha fatto "sbarellare", ha giocato "al gatto col topo" e lo ha colpito nell'orgoglio. E così Ogier invece di amministrate ha ancora attaccato, e nel penultimo crono poi ha forato su un tombino dopo aver esagerato in un taglio. Un film già visto, una tattica già messa in opera spesso in passato dal 9 volte campione del mondo, che prima ha costretto al ritiro Tommi Makinen, Colin Mc Rae e Carlos

UN SUCCESSO DA FAVOLA

Il successo di Sebastien Loeb e Isabelle Galmiche ha regalato al primo round del Mondiale Rally 2022 un racconto che da tanto di favola del motorsport

Sainz, e poi ha annientato Petter Solberg, Marcus Gronholm, Mikko Hirvonen, Jari-Matti Latvala ed anche lo stesso Ogier, che però ai tempi era molto più inesperto di oggi. Perché nel saper gestire una gara, nessuno è stato mai capace di distruggere mentalmente i suoi avversari come Loeb.

Navigatori che avanzano

Off records Sébastien Loeb ha confessato che Isabelle Galmiche è stata davvero brava in gara, ma che rispetto ad Elena ha decisamente meno esperienza di come si lavora in un team ufficiale. Il che è normale. E così ci ha dovuto pensare lui ad occuparsi della gestione dei caschi, a togliere le foglie dal radiatore anteriore, eccetera eccetera. Séb inoltre l'ha aiutata nel gestire tutti i pulsanti disposti nel cockpit delle Rally 1 ibride, che sembra molto più simile a quello di un aereo rispetto a quello delle Plus. Ma chi è Isabelle Galmiche, la donna che 25 anni esatti dopo Fabrizia Pons è stata capace di vincere una gara di campionato del mondo, dando un tocco rosa a quest'incredibile impresa di Loeb? È una 50enne professoressa di matematica di una scuola del dipartimento dei Vosgi, regione confinante con l'Alsazia, che da anni fa fuori tutte le sue ferie per correre nei rally. In passato aveva più volte affiancato in Citroen Loeb nei test, alternandosi con Jean Paul Chiaroni quando non era disponibile Daniel Elena. Aveva sinora corso sei rally del mondiale, navigando nel 2007 Dominique Rebout in Portogallo nel 2007, e poi nel 2013 in quattro prove del Wrc 3 Quentin Gilbert sulla Citroen Ds3 R3T ottenendo quale miglior risultato un 19° posto in Sardegna. L'ultima sua apparizione iridata c'era stata nel 2017 in Germania quando aveva letto le note a Jean Michel Raoul sulla Citroen Ds3 Wrc. Le malelingue in Francia dicono che da quando Loeb non corre più con Elena, ha ottenuto un 2° posto alla Dakar e vinto al Montecarlo. Di certo Séb stavolta è sembrato molto più concentrato di quando correva in Hyundai, ed anche molto più rilassato e determinato. «*La cosa più strana per me* – ha dichiarato alla fine la navigatrice transalpina – *è quella di essere stata lì sul podio a festeggiare prima all'arrivo dopo la power stage e poi alla premiazione finale. Sono cose che normalmente io guardo in televisione! Poi francamente già aver corso un rally mondiale con Loeb è stato qualcosa di enorme, ma averlo anche vinto è stato ancora più incredibile. Ci siamo davvero divertiti insieme durante tutto il weekend, queste vetture vanno davvero forte e non finirò mai di ringraziare Séb per avermi regalato queste sensazioni. Quando mi ha chiamato per chiedermi se volessi correre con lui a Montecarlo, credevo fosse uno scherzo. Ho detto di sì ma non ne ero convinta, invece era tutto vero*». L'altra grande novità sul fronte navigatori è stato l'esordio di Benjamin Veillas al fianco di Ogier, visto il ritiro avvenuto a Monza di Julien Ingrassia. Il copilota di Grasse ha fornito davvero una prestazione perfetta dimostrando di stare sempre sul pezzo. «*Ben ha fatto un ottimo lavoro* – ha detto a fine gara Ogier – *purtroppo però non abbiamo vinto e questo mi è dispiaciuto tanto per lui che non si è mai aggiudicato una gara. Avremo modo di rifarci presto*».

COME DILAPIDARE UN BEL VANTAGGIO
In testa fino a due speciali dalla fine, Ogier ha dilapidato tutto il suo vantaggio su Loeb a causa di una foratura

Crisi Hyundai
La prestazione della Hyundai a Montecarlo è stata davvero imbarazzante e da dimenticare. Thierry Neuville ha chiuso solo sesto dopo aver rotto nella tappa del sabato l'ammortizzatore anteriore destro per un cedimento strutturale. Oliver Solberg è stato costretto al ritiro la domenica mattina a causa del fumo in abitacolo, un problema già segnalato dal venerdì e mai risolto. Infine Ott Tanak si è dovuto ritirare il sabato mattina dopo aver danneggiato il radiatore. Insomma un calvario, perché il team ha terminato il lavoro all'ultimo momento. Le macchine sono state montate molto tardi e forse per questo motivo manca un po' di messa a punto e di affidabilità alla i20 Rally 1. È arrivata al Monte con meno test alle spalle rispetto alla concorrenza ed è ancora in piena fase di sviluppo. Appare lontana da Ford e Toyota in questo momento, e a Montecarlo il Deputy Team Director Julien Moncet è sembrato un pesce fuor d'acqua nel cercare di giustificare i problemi della sua squadra davanti ai media. Alla fine la casa coreana è riuscita a vincere la sua prima speciale solo al 15° crono con Neuville, che poi ha chiuso solo terzo la power stage. Si nota tantissimo l'assenza di Andrea Adamo, di un Team Principal con le palle, insomma nella squadra coreana manca una vera guida. Basti pensare a quando venerdì mattina e sabato mattina le tre vetture sono uscite con un'identica scelta di gomme. Qualcosa davvero di impensabile a Montecarlo.

Il futuro dei due Seb

PER ENTRAMBI UNA STAGIONE TUTTA DA DEFINIRE

Rivedremo Loeb nel WRC nel 2022? Forse sì, visto che tutti lo vogliono di nuovo vedere all'opera nel mondiale rally. L'Extreme-E con il Team Prodrive di Lewis Hamilton è l'unico programma certo di Sébastien Loeb nel 2022, ed a priori la sua unica concomitanza rallistica è quella dell'Acropolis con il penultimo round stagionale in Cile a metà settembre. Per quanto riguarda i Rally-raid non è certa la partecipazione dell'alsaziano con il Team Bahrein gestito da David Richards alle prossime gare, perché sembra che abbia firmato solo per le tre Dakar 2022-23-24. Nel caso non fosse così ci sarebbero due quasi concomitanze, a fine aprile quella tra Croazia e Kazakistan e ad inizio giugno tra la Sardegna e l'Andalusia. Loeb dovrebbe infatti in entrambi i casi trasferirsi in tutta fretta da una location all'altra. Vedremo. Quanto a Ogier sono uscite dopo il Montecarlo due voci molto accreditate che lo rivedremo in gara nel WRC addirittura in Portogallo a metà maggio, e forse al Safari a fine giugno. Ad inizio febbraio Seb renderà noti i suoi impegni in pista, che saranno molto nutriti. Forse però in LmP 2 e non col l'Hypercar Toyota, ma sempre nel WEC ed in particolare a Le Mans. Nel frattempo ha partecipato questa settimana insieme agli altri piloti ufficiali ad un mega test di oltre 30 ore ad Aragòn al volante della Toyota GR010 Hybrid.

HYUNDAI IN EVIDENTE RITARDO
È un avvio davvero da dimenticare quello della Hyundai nel Mondiale Rally 2022. Le vetture della Casa coreana sono sembrate in evidente ritardo rispetto a Ford e Toyota

Il **taglio** galeotto di Ogier

ECCO LE IMMAGINI DEL MOMENTO IN CUI SI È DECISO IL MONTECARLO 2022

Ecco le immagini del taglio galeotto che è costato la foratura nel penultimo crono e la gara ad Ogier. Si vede chiaramente dalle immagini di WRC All Live come il pilota di Gap taglia mentre Loeb è passato regolarmente sulla strada. A fine gara Ogier ha parlato di sfortuna ed ha poi tirato in ballo sull'Equipe le gomme Pirelli, dicendo che hanno una carcassa talmente debole che è facile pizzicare una gomma e bucare. Francamente queste immagini sono davvero eloquenti, e dimostrano che si è trattato solo di un suo errore. ●

Italia-Sardegna ecco l'edizione 2022

TUTTO È PRONTO PER IL MONDIALE ALL'ITALIANA DOVE SI CORRERÀ DAL 2 AL 5 GIUGNO. IL DIRETTORE DEL RALLY, ANTONIO TURITTO: «*VOGLIAMO PORTARE AL VIA SIA LOEB CHE OGIER*»

di Marco Giordo

«*Vogliamo portare Sébastien Loeb di nuovo in Sardegna*». Così ha esordito il RIS Rally Director Antonio Turitto, presentando la 19ª edizione del Rally Italia Sardegna, in programma dal 2 al 5 giugno. «*Sappiamo bene che la Sardegna a lui piace molto, e faremo di tutto per portarlo al via della nostra gara. E speriamo di avere anche Ogier, che ha vinto in Sardegna lo scorso anno. Sono due campionissimi, due protagonisti assoluti della specialità. Sarebbe bellissimo rivederli duellare sugli sterrati sardi dopo lo spettacolo che hanno offerto al Montecarlo. Tutto questo senza nulla togliere agli altri e ai giovani emergenti*». Le principali novità di questa edizione sono due. «*La base della gara torna quest'anno ad Alghero* – ha continuato Turitto - *e giovedì 2 al mattino faremo lo shakedown ad Olmedo, mentre nel pomeriggio ci trasferiremo ad Olbia*». E lì ci sarà una seconda interessante novità.
«*È in programma proprio ad Olbia alle 18.08 una speciale a Cabu Abbas, che era stata già prevista due anni fa, ma poi non si era fatta causa Covid. Stiamo cercando di allestire anche una serie di attività legate alla speciale di Olbia, perché lì vorremmo festeggiare il 50° compleanno del mondiale rally, il 60° anniversario della Costa Smeralda ed il 150° della Pirelli. La gara poi riprende venerdì mattina da Olbia molto presto, sono previste due speciali al mattino a Terranova e Monti di Alà e poi nel pomeriggio dopo l'assistenza ad Alghero i due crono di Tempio e Tula*». Il sabato come d'abitudine è prevista la classica giornata ricavata sugli sterrati del Monte Acuto. «*Inizieremo* – ha precisato Turitto – *con i classici due passaggi a Coiluna-Loelle e Monte Lerno e poi nel pomeriggio ci saranno i crono di Osilo e Castelsardo*». Domenica infine ci sarà il ritorno di Monte Baranta e soprattutto dell'Argentiera.
«*Quest'anno rivedremo la power stage dell'Argentiera, una speciale a bordo mare che offre un lay out unico e inimitabile, che rappresenta un'importante immagine della manifestazione. Ci sarà un'attività ludico turistica poi ad Alghero con il villaggio della Coldiretti, e una presenza forte di Casa Sardegna. C'è da sottolineare che grazie ad un accordo con la Grimaldi Lines, ci saranno anche quest'anno speciali agevolazioni molto convenienti sia per i concorrenti che per il pubblico, che vorranno recarsi via nave in Sardegna per prendere parte o assistere alla gara. Infine torneranno anche i Gold Pass, con apposite aree privilegiate a pagamento previste per quegli spettatori che vorranno usufruirne, sulla scia di quanto già fatto sino al 2019*». In pratica, ricapitolando, la gara avrà un percorso composto da 21 prove speciali suddivise in tre tappe per complessivi 314,31 km cronometrati. La location come sopra detto ritorna quest'anno di Alghero, con il parco assistenza allestito anche stavolta tra le banchine del porto turistico, le "ramblas" ed il Piazzale della Pace, mentre sala stampa, direzione di gara e quartier generale saranno ancora ospitati a Lu Qualté. Da ricordare infine che la power stage di Sassari-Argentiera (7,13 km) in programma domenica 5 giugno alle ore 12.18, andrà in onda in diretta televisiva in tutto il mondo, mentre in Italia verrà trasmessa da SKY Sport e dalla RAI. Ci sarà infine un altro importante ritorno, dopo la premiazione finale infatti il vincitore di questa 19ª edizione dell'appuntamento tricolore del mondiale rally si tufferà insieme a tutto il team nelle acque del porto di Alghero.

SI TORNA AD ALGHERO 21 LE PS IN PROGRAMMA

La base della gara quest'anno torna ad Alghero. Saranno 21 le prove speciali in programma per complessivi 314,31 km cronometrati

Costa Smeralda con griffe Martini

PER IL RALLY STORICO TORNA UN PARTNER D'ECCEZIONE

La quinta edizione del Rally Internazionale Storico della Costa Smeralda, organizzato dall'AC Sassari in calendario dall'8 al 10 maggio, avrà quest'anno un partner d'eccezione. Ci sarà infatti il ritorno dello storico logo Martini ad affiancare la manifestazione smeraldina, così come era accaduto nelle prime 16 edizioni della corsa all'epoca organizzata dalla Costa Smeralda Hotel. Indubbiamente un bel salto di qualità per la gara, con il Presidente dell'Automobile Club Sassari Giulio Pes di San Vittorio che ha in programma di allestire a Porto Cervo un plateau di vecchi campioni al via della manifestazione, valida quale seconda manche del Campionato Italiano Rally Auto Storiche.

Italiani un Monte di gloria

DA SEMPRE GARA DI GRANDE FASCINO E RICHIAMO IL MONTECARLO HA VISTO ALCUNE OTTIME PRESTAZIONI DA PARTE DEI PILOTI DEL BELPAESE. ANDIAMO A SCOPRIRE COME E PERCHÉ

di Daniele Sgorbini

L'impresa di Sébastien Loeb, d'accordo. La vittoria numero 80 del Cannibale, che a quasi 48 anni di età, ha fatto riscrivere tutte le statistiche del Wrc e aggiunto un capitolo fondamentale alla leggenda del pilota alsaziano. Ma il Montecarlo appena andato in archivio ha suggerito diverse altre belle storie, che meritano d'essere riviste e raccontate. Tra loro ci stanno di diritto, sicuramente, quelle che riguardano i piloti di casa nostra, che anche questa volta hanno trovato modo di far molto bene sui difficilissimi asfalti del Sud della Francia. Il migliore della pattuglia Tricolore è stato **Matteo Gamba**, che in coppia con Nicolò Gonella ha centrato un gran bel 16° posto assoluto, nonché l'8° piazza di classe RC2. Il pilota bergamasco, che ormai corre pochissimo ma che trova sempre il modo di farsi notare, con la Skoda Fabia di Balbosca ha dimostrato che la classe è rimasta quella di un tempo. Del resto Gamba è uno che a Montecarlo già in passato aveva fatto cose meravigliose, come nel 2014, quando con la Peugeot 207 S2000 e Nicola Arena alle note era arrivato addirittura nono assoluto, vincendo pure la propria categoria. Anche questa volta Matteo ha fatto una gran gara: solida, consistente, bene in crescendo e tutta d'attacco al sabato, fino alla soddisfazione di centrare il 14° tempo assoluto nell'ul-

tima speciale del penultimo giorno. Sia lui sia il giovane Gonella, sono una certezza. Come lo è senza dubbio **Mauro Miele**, che alla vigilia del suo compleanno numero 66, s'è fatto da solo il regalo il più bello. Il pilota varesotto, rallista di lunghissimo corso, ex crossista ed ex endurista fortissimo, costretto ad abbandonare le due ruote tassellate dopo un incidente nel 1981, col volante tra le mani di soddisfazioni in carriera se n'è levate tante, ma questa le supera tutte di gran lunga. Col solito navigatore Luca Beltrame accanto, Miele ha centrato la prima vittoria nella nuova classifica "Master", la categoria promossa dalla Fia per gli over 50, alla cui definizione ha contribuito lo stesso veterano lombardo. Una vittoria arrivata non certo per caso, certificata dal 17° posto finale che è maturato dopo un gran bel confronto con Guigou e resa definitivamente speciale dall'aver messo in riga gente come lo svizzero Olivier Burri e il pilota belga Freddy Loix, uno che in carriera è andato tre volte a podio in gare iridate. Insomma quella di Miele è stata davvero un'impresa, tanto da meritarsi pure i pubblici elogi di Andrea Adamo, che al momento guarda tutti da casa ma che come girano le cose lo capisce benissimo anche da lontano. Ora Miele pensa già alla Svezia, cui si è iscritto per continuare il proprio cammino iridato. Altra prestazione su cui va spesa qualche parola è stata quella di **Elwis Chentre**, che al suo primo Montecarlo, oltre che alla sua prima esperienza in una gara del Mondiale, ha subito tenuto un gran bel passo. Purtroppo però l'esperto valdostano ha ricevuto una pesantissima penalità da 30 minuti a causa di un episodio controverso che ha coinvolto i suoi ricognitori e che gli ha impedito di entrare nei primi 50 al via dell'ultima tappa. Nonostante questo però Elwis si è comunque levato la soddisfazione di chiudere il suo sabato al Monte con un gran tempo sulla ripetizione della Saint-Geniez – Thoard. In luce si sono messi pure **Alessandro Gino** e Daniele Michi, al via con la Hyundai i20 R5 gestita in gara dalla Brc. Il pilota e imprenditore piemontese, che sta lanciando un nuovo progetto dedicato alle vetture da competizione usate dal pedigree prestigioso, non ci ha messo poi molto per iniziare a divertirsi pure con la macchina usata in passato anche da Dani Sordo e ha concluso il suo Montecarlo come buon 19° assoluto. Bravo, anzi bravissimo è stato poi il giovanissimo **Roberto Daprà**, nel 2021 in gran crescita nel Tricolore Junior e per la prima volta sulle strade del Monte, dove è subito salito sul podio di RC4 dietro a due "cagnacci" come Antony Fotia e Marijan Griebel. Di certo il ventenne trentino negli ultimi mesi ha mostrato una crescita continua e via via sempre più interessante. Gara completa e posizione tra i primi 50 anche per **Fabrizio Arengi** (Skoda Fabia), per **Enrico Brazzoli** che all'esordio sulla Fiesta Rally 3 nel Wrc3 è stato attardato da problemi al cambio e per **Roberto Gobbin,** 47. a Montecarlo con la 124 Abarth Rgt.

MIELE VINCE NEL MASTER WRC

Sono stati sette gli equipaggi tricolori a chiudere l'edizione 2022 del Montecarlo. Nel primo round iridato il migliore della pattuglia italiana è stato Gamba (16° assoluto), in azione in alto a sinistra nell'altra pagina subito seguito da Mauro Miele, in basso a sinistra nella pagina a fianco che ha centrato la vittoria nel Master WRC. Sotto a sinistra Brazzoli e a destra Chentre. In alto a sinistra Daprà e a destra Gobbin, sopra a sinistra Gino e Arengi

Dakar è una favola

«*AL TERZO TENTATIVO HO FINALMENTE TAGLIATO IL TRAGUARDO*». IL RACCONTO DI STEFANO SINIBALDI CHE CON ANDREA SCHIUMARINI HA CONCLUSO PER LA PRIMA VOLTA IL RAID

di Daniele Sgorbini

La medaglia da finisher appesa al collo se la sarà rigirata chissà quante volte tra le mani. Per Stefano Sinibaldi quella da poco conclusa in terra saudita è stata infatti la prima Dakar portata a termine, dopo due tentativi – nel 2016 e nel 2019 – che non erano stati altrettanto fruttuosi. In coppia con Andrea Schiumarini sul Mitsubishi Pajero Wrc Plus della RTeam di Viareggio, il copilota toscano è così riuscito a levarsi un'enorme soddisfazione, portando il Tricolore sul traguardo finale di Jeddah. Quello formato da Schiumarini e Sinibaldi è stato il secondo equipaggio italiano al termine della Dakar nelle auto: Silvio e Tito Totani hanno chiuso in 60ª piazza assoluta, mentre Schiumarini e Sinibaldi in 71ª Dal racconto dell'esperto navigatore toscano, si capisce parecchio di quella parte di spirito ancora intatto della Dakar e soprattutto delle difficoltà che un equipaggio privato deve affrontare nelle due settimane di gara. *«Entrambi eravamo alla terza Dakar, anche se è stata la prima che abbiamo corso assieme* – racconta Sinibaldi – *lui le aveva finite entrambe, ma io non c'ero mai riuscito ed è stata davvero una soddisfazione enorme, che non si può paragonare a quella che si prova in qualunque altra gara».* Un equipaggio nuovo quello formato da Schiumarini e Sinibaldi, che però ha funzionato sin da subito: *«Per prepararci avevamo affrontato assieme l'Italian Baja a marzo, anche se ovviamente la Dakar è un'altra cosa. Io e Andrea ci co-*

noscevamo da tempo, anche se non avevamo mai avuto modo di correre assieme. Devo dire che sì, l'equipaggio ha funzionato molto bene, ci siamo completati a vicenda. Credo che Andrea sia un dakariano vero, io invece pur avendo già partecipato altre volte alla gara non avevo mai navigato tanto. Avevo anche qualche timore per l'uso del tablet, che quest'anno ha sostituito il road-book cartaceo». Invece proprio con la navigazione ve la siete cavata benissimo. Anche nella tappa che ha messo in crisi diversi grandi, tra cui Sainz che ha ripetuto per giorni che quel famoso Way Point fosse mal segnalato. Voi però l'avete trovato, senza commettere errori: *«È vero* – dice con una punta d'orgoglio – *e in effetti in gara non abbiamo mai mancato neppure un Way Point se non per nostra volontà. Secondo me non c'erano errori e quel passaggio, come tutti gli altri, si poteva trovare. Va detto però che noi, partendo indietro, siamo decisamente avvantaggiati rispetto ai big, sia perché possiamo seguire le tracce, sia perché arriviamo nei punti più difficili a velocità molto diverse. Loro a volte trovano un terreno vergine e sono sottoposti a pressioni enormemente maggiori, noi possiamo anche permetterci di pensare un po' di più. Però va anche detto che pure tante tracce possono rappresentare un problema, perché bisogna essere bravi a scegliere quella giusta. Comunque col tablet mi sono trovato bene, dopo i primi momenti di adattamento, l'ho trovato molto più intuitivo del vecchio road book. Secondo me era fatto molto bene»*. Difficoltà maggiore, per voi privati? *«Credo che l'aspetto più penalizzante sia stato l'entrare in speciale sempre dopo pranzo e di conseguenza trovarsi a percorrere gli ultimi 100-150 km ogni volta con il buio. Di notte tutto si complica maledettamente, affrontare le dune in quel modo è molto più pericoloso. Capisco le difficoltà degli organizzatori con tanti equipaggi al via, però forse bisogna trovare un'altra soluzione»*. Momento peggiore? *«Senza dubbio quando abbiamo rotto il motore, all'inizio della seconda settimana, dopo il giorno di riposo. Fortunatamente il regolamento di quest'anno prevedeva la possibilità di giocarsi dei jolly, così anche se abbiamo preso una penalità enorme, abbiamo potuto vedere il traguardo. Non è stato facile: abbiamo dovuto farci 800 km al traino, come andare da Livorno a Barcellona giusto per capirsi, e per rientrare in gara abbiamo cannibalizzato il motore stradale del Pajero del nostro direttore sportivo. Ma pure questo, fa parte della Dakar»*. ●

MISSIONE COMPIUTA
Andrea Schiumarini e Stefano Sinibaldi hanno concluso al 71° posto assoluto la Dakar 2022. Sono stati il secondo equipaggio italiano all'arrivo alle spalle di Silvio e Tito Totani

Ycom eccellenza italiana

NEL CUORE DELLA MOTOR VALLEY ECCO UN'AZIENDA IN GRADO DI SVILUPPARE UN PROGETTO COMPLETO, COPRENDONE OGNI ASPETTO, DALLA PROGETTAZIONE AL TEST DI COLLAUDO

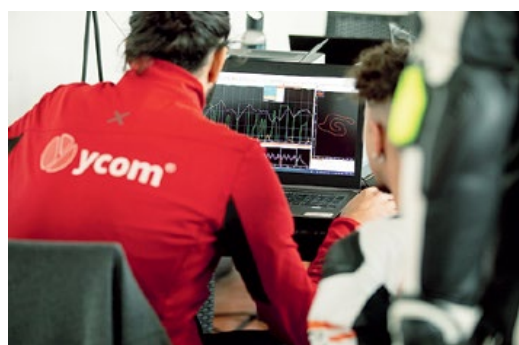
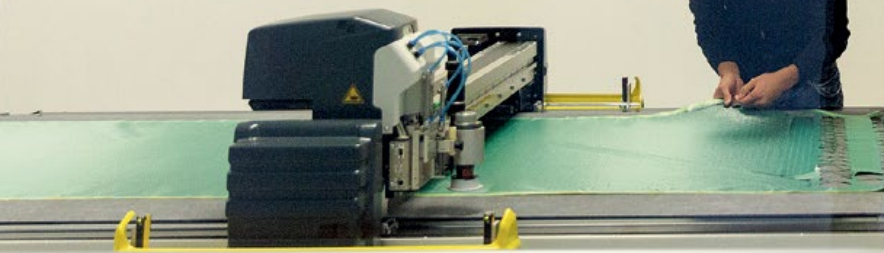
DA COLLECCHIO CON PASSIONE
Ycom ha base a Collecchio, in provincia di Parma ed è nata nel 2008. È stata fondata dagli ingegneri Mario Saccone e Nicola Scimeca, entrambi con esperienze alla Dallara

PRODUCIAMO PARTI IN MATERIALE COMPOSITO, CARROZZERIE, TELAI, VEICOLI COMPLETI. CI SIAMO CHIESTI COME POTEVAMO DARE UN NOSTRO CONTRIBUTO ALLA RICERCA DELLA SOSTENIBILITÀ E ABBIAMO PENSATO ALLA SUA APPLICAZIONE TRAMITE UN MATERIALE NATURALE: LA RIBRA DI LINO

NICOLA SCIMECA

di **Diego Fundarò**

COLLECCHIO - YCOM inizia qui la sua storia nel 2008, nel cuore della Motor Valley ed in una fase di piena crisi economica mondiale. Già questo la dice lunga sul coraggio che hanno avuto Mario Saccone e Nicola Scimeca, entrambi ingegneri meccanici allora poco più che trentenni ma con già una solida esperienza nel motorsport, nel creare un'azienda in grado di sviluppare un progetto completo, coprendone ogni aspetto, dalla progettazione al test di collaudo. Saccone è uno dei maggiori esperti mondiali nel campo dei materiali compositi, si è formato in Dallara dove, tra gli altri, ha seguito i programmi Gp2 e Midland F.1. Scimeca si è sempre occupato di veicolo completo, è entrato in Dallara dopo aver maturato esperienze negli Stati Uniti in ALMS e Indy Car e a Varano de' Melegari ha gestito i programmi World Series by Nissan e Maserati MC12. Nei suoi primi anni di vita, YCOM ha partecipato al progetto Epsilon LmP1 di Sergio Rinland e si è fatta totalmente carico del programma Lotus Evora GTE, nato da un foglio bianco e portato in pista in appena 6 mesi. Ha poi curato lo sviluppo di componenti strutturali in composito per Audi e Porsche LmP1, fino a occuparsi della progettazione e della produzione dei componenti in composito della Volkswagen IDR, prototipo elettrico in grado, con Romain Dumas al volante, di battere tutti i record alla Pike's Peak 2018. YCOM oggi è una realtà composta da circa cinquantacinque persone, di cui circa il 70% nel reparto ingegneria e guarda non solo al motorsport, ma anche dell'industria automobilistica, nautica e aerospaziale, come dimostra il Manta Aircraft ANN, aereo concepito come un drone e pensato per la mobilità aerea del futuro, che grazie a otto motori elettrici decolla e atterra verticalmente e orizzontalmente. Di questo velivolo YCOM farà la progettazione, il calcolo e la produzione di tutti i componenti in composito e ha già prodotto il modello funzionante in scala 1:3, anticipazione del primo esemplare reale che dovrebbe essere pronto tra un anno, con tempi più vicini ad un progetto motorsport piuttosto che ad uno aerospaziale. YCOM punta anche alla sostenibilità e ha ottenuto importanti risultati nello studio delle fibre naturali, con cui ha creato strutture di assorbimento frontale che hanno ampiamente superato i crash test. Nel 2021 YCOM è inoltre diventato fornitore ufficiale di un nuovo campionato di monopattini che partirà nel 2022 e che ha già creato attorno a sé molto fermento, attraendo una vera e propria community di giovani orientati a nuove modalità di gareggiare.
Una visita all'azienda non poteva essere occasione migliore per avere un'opinione autorevole su vari aspetti legati al motorsport, del presente e del futuro. E Nicola Scimeca non si è certo tirato indietro, anzi: *«Il motorsport sta vivendo una fase di trasformazione molto intrigante* - ha sottolineato - *A tutti i campionati, F.1 compresa, viene sempre più richiesta la sostenibilità nei confronti dell'ambiente. Ci sono calcoli davvero complessi dietro; arrivare a capire quale sia il reale impatto di ogni singolo tassello che compone un mosaico così complesso sembra utopia,*

SI PUNTA FORTE SULLA SOSTENIBILITÀ
Ycom punta forte sulla sostenibilità e ha ottenuto importanti risultati nello studio delle fibre naturali, con cui ha creato strutture di assorbimento frontale che hanno ampiamente superato i crash test. In basso a destra i fondatori Saccone e Scimeca

ma se vogliamo davvero diventare carbon free la strada da prendere è questa. Noi produciamo parti in materiale composito, carrozzerie, telai, veicoli completi. Ci siamo chiesti come potevamo dare un nostro contributo nella ricerca della sostenibilità ed abbiamo pensato alla sua applicazione tramite un materiale naturale, la fibra di lino. Ci siamo focalizzati sulla costruzione di un crash box ottenendo ottimi risultati; a livello regolamentare già il GT4 prevede l'obbligo di materiali sostenibili ed anche per un monomarca potrebbe esserne interessante l'utilizzo per promuovere il proprio campionato. Il motorsport ha una funzione molto importante di divulgazione del messaggio, le innovazioni vi passano attraverso per poi trovare applicazione sul prodotto. Un esempio è il nuovo campionato di monopattini eSC che partirà nel 2022, un evento racing che fa propria la missione di promuovere la micro-mobilità come stile di vita perché smart, flessibile, sostenibile e alla portata di tutti».

- Da un ventennio siete di casa a Le Mans, sia partecipando in prima persona con i programmi Epsilon LMP1 e Lotus Evora GTE, che come fornitori di tecnologia a quasi tutti i costruttori che corrono in endurance. Come vedi la svolta regolamentare di IMSA e ACO che introdurrà la piattaforma comune LMDh dal 2023?

> **NON CREDO CHE LA FORMULA E SIA IN DECLINO, RITORNERÀ PRESTO AL CENTRO DELL'ATTENZIONE PERCHÉ TUTTI I COSTRUTTORI STANNO ANDANDO NELLA DIREZIONE ELETTRICA**
> NICOLA SCIMECA

«Con la piattaforma LMDh, ACO e IMSA hanno fatto centro e i costruttori entrati sono lì a dimostrarlo. Il fatto di poter correre in entrambi i campionati rappresenta una grande opportunità e va a colmare un vuoto che esisteva da troppi anni. Il concetto è molto simile al vincente DPi americano o alla Formula E, dove una parte della vettura è comune a tutti per tenere i costi calmierati e il costruttore sviluppa il suo bodywork e il suo motore. Una formula che ha invogliato molti costruttori, mentre altri come Toyota, Peugeot e Ferrari hanno scelto la LMH per sviluppare interamente la vettura. Sarà da sogno rivedere a Le Mans Ferrari contro Porsche come negli anni d'oro del mondiale endurance, ed è ancora un onore per YCOM essere coinvolta in progetti così interessanti. Mi aspetto fra qualche anno decine di LMH e LMDh di vari costruttori che correranno dall'Asia agli USA passando per le gare più importanti del mondo. Potrebbe essere molto simile alla GT3, dove ci sono tante vetture e team clienti, ma con supporto ufficiale come alla 24 Ore di Daytona o a Spa. E i team più forti avranno la possibilità di scegliere tra una LmP2 non ibrida o una LMDh in grado di lottare per la vittoria assoluta addirittura contro le più costose LMH».

una categoria dedicata nel 2024. Credi sia sulla strada giusta?

«Da quando ACO ha annunciato di puntare sull'idrogeno ha creato molto interesse, proprio perché questa tecnologia ha un senso preciso nell'endurance. È destinata a mezzi che debbano affrontare lunghe percorrenze, come camion, navi, aerei. L'idrogeno non ha molto senso sui trasporti a corto raggio: presto il concetto di grande autonomia per i mezzi privati sparirà, così come la necessità di produrre pacchi batterie di grande capacità. Le persone avranno a disposizione vetture elettriche a noleggio che garantiranno gli spostamenti quotidiani a costi molto bassi e impatto ambientale nullo. Chi produce l'idrogeno e le fuelcell avrà invece interesse a svilupparli e proporli a aziende come, ad esempio, Airbus. Il posto giusto per dimostrarne l'efficienza è proprio la 24 Ore di Le Mans, che si è impegnata anche politicamente in questa direzione, tanto che tutti gli autobus della città saranno presto alimentati a idrogeno. È chiaro che servono grandi investimenti per puntare su questa tecnologia, ma l'interesse dei costruttori è altissimo e credo che nel 2024 più di uno sarà al via della 24 Ore con un prototipo a idrogeno. Ma se parliamo di innovazione, il campiona-

- Hai fatto riferimento alla Formula E. Non credi che questo campionato stia vivendo una fase di calo di interesse? Gli addii di Audi, Mercedes e Bmw sembrano confermare questa tendenza...

«Penso che a fronte di costruttori importanti che escono, ce ne saranno altri che vorranno entrare, vedi la notizia di pochi giorni fa dell'ingresso di Maserati, uno dei brand più iconici italiani. L'elettrificazione di tutto il parco vetture mondiale è in atto e tutto questo non può che passare dal motorsport. Non credo che la Formula E sia in declino, ritornerà presto al centro dell'attenzione perché tutti i costruttori stanno andando nella direzione elettrica ed un supporto dal motorsport continuerà senz'altro ad esserci. Agli organizzatori della Formula E dobbiamo anche le gare di SUV elettrici Extreme E, campionato innovativo per quanto fanno per la sostenibilità. Il trasporto di tutto il materiale necessario ad allestire le gare avviene completamente tramite una nave che viaggia a bassa velocità e basso impatto ambientale e che funge da paddock, officina e albergo. Il messaggio che trasmette è molto importante e conquisterà l'attenzione del pubblico».

- ACO invece punta forte sull'idrogeno, dal 2023 dedicherà il Garage 56 ad una vettura spinta da questa tecnologia, con l'obbiettivo dichiarato di

to che ritengo più intrigante in assoluto è il nuovo nato eSkootr Championship (eSC), il campionato per monopattini elettrici da oltre 100km/h. YCOM è partner del campionato e fornitore ufficiale dei monopattini, veicoli racing a tutti gli effetti capaci di piegare come una moto, con una tecnologia avanzatissima che abbiamo sviluppato partendo da un foglio bianco, per arrivare dopo pochi mesi a test in pista con piloti provenienti dalle moto, da snowboard e bici. Sono convinto che da questo nuovo campionato, portatore di valori forti come appunto la sostenibilità ma anche l'inclusione e la parità di genere, ne uscirà fuori l'idolo delle prossime generazioni, il Valentino Rossi del futuro».

- Audi Sport ha corso alla Dakar con un progetto molto innovativo e torna nell'endurance con un prototipo LMDh. Contate di partecipare al programma?

«*YCOM è stata il fornitore ufficiale di Audi Sport con grande orgoglio. Siamo al loro fianco da tantissimi anni, abbiamo costruito i telai dell'ultima R18 e visto in anteprima come avrebbe dovuto essere la vettura successiva, che era davvero ancora più estrema. Purtroppo non possiamo rivelare i nostri progetti correnti*».

FIBRA DI LINO
L'impiego della fibra di lino rappresenta un fiore all'occhiello per Ycom. Rispetto al carbonio la fibra di lino è viva, assorbe umidità, assorbe la resina che serve a compattarla

Fibre naturali applicate al motorsport

L'ingegnere Paolo Perello è il responsabile del progetto fibre naturali applicate al motorsport. Torinese, 36 anni, è lui che ne illustra storia e caratteristiche: «*YCOM tiene molto alla sostenibilità ambientale. Abbiamo pannelli solari installati sul tetto dell'azienda, tutte le vetrate hanno caratteristiche di minima dispersione termica, vi è un ricircolo dell'acqua utilizzata dalle autoclavi. Abbiamo pensato a come applicare questa sostenibilità a quello che produciamo e abbiamo avviato una collaborazione con Bcomp, un'azienda svizzera specializzata in fibre naturali che conoscevamo da tempo. Abbiamo individuato la fibra di lino come materiale privilegiato, ma il panorama è molto ampio. Rispetto al carbonio la fibra di lino è viva, assorbe umidità, assorbe la resina che serve a compattarla. Servono trucchi da individuare anche dal punto di vista tecnologico e abbiamo dovuto fare una analisi a 360°. Una volta compresi i dati e visto che tanti fanno già parti di carrozzeria, abbiamo deciso di creare qualcosa di innovativo ed abbiamo pensato ad una applicazione su un crash box, che rispecchia anche uno dei prodotti che fanno la forza della nostra azienda. Dopo aver scelto il materiale, abbiamo costruito il componente e sottoposto al crash test. Il test ci ha confermato che i parametri calcolati corrispondevano al risultato reale e ci ha permesso di aprire una porta nuova sull'utilizzo delle fibre naturali nel motorsport. Ovviamente questo è stato solo il primo passo verso un impiego reale: la struttura è circa del 40% più pesante rispetto al carbonio ma, nel momento in cui viene sottoposto a crash è più tenace, non crea detriti taglienti ed ha quindi vantaggi anche da quel punto di vista. Inoltre la produzione del carbonio comporta un grande impatto in termini di CO_2, mentre le fibre di lino, in quanto piante, contribuiscono alla sua riduzione. Sono sicuro che nei prossimi anni vedremo molte più applicazioni di questo tipo perché stiamo assistendo da un lato a un crescente interesse da parte degli OEM e dall'altro a una apertura da parte della Federazione a supportare lo sviluppo e l'applicazione di materiali sostenibili. Noi, intanto, abbiamo utilizzato anche questo materiale nella realizzazione dei monopattini per eSC, un campionato che da grande valore alla sostenibilità*».

SIAMO STATI FORNITORE UFFICIALE DI AUDI SPORT CON GRANDE ORGOGLIO, SIAMO AL LORO FIANCO DA TANTISSIMI ANNI, ABBIAMO COSTRUITO I TELAI DELL'ULTIMA R18 E VISTO IN ANTEPRIMA COME AVREBBE DOVUTO ESSERE LA VETTURA SUCCESSIVA

NICOLA SCIMECA

eSkootr Championship

L'ingegnere Dario Scalzotto è il responsabile del progetto eSkootr che ha visto la progettazione, la realizzazione e i test in pista di 40 monopattini da gara. È lui a svelarci qualche dettaglio tecnico su questo veicolo sviluppato da YCOM partendo solo da un'idea e che punterà a diventare la Formula Uno dei monopattini.

«Mentre la maggior parte degli scooter da strada sono poco più di una base con manubrio, i piloti che correranno nel primo campionato al mondo di monopattini lanciato da eSkootr Championship (eSC) avranno una carrozzeria come nelle moto da corsa. Abbiamo sviluppato una carrozzeria aerodinamica per l'S1-X realizzata interamente con compositi di fibre naturali, in particolare il lino. Con l'80% in meno di emissioni rispetto alla fibra di carbonio, questa soluzione sostenibile è strettamente allineata con la visione di YCOM e di eSC che, che tramite il motorsport mira alla promozione di un mondo più inclusivo ed ecologico. Abbiamo sviluppato S1-X di eSC come un veicolo da gara a tutti gli effetti. A differenza della maggioranza degli e-scooter da strada, l'S1-X utilizza motori a doppio hub in combinazione con una batteria da 1,33 kWh. Mentre uno scooter da strada può avere circa 250 W di potenza, l'S1-X ha un totale di 12.000 W. Altro elemento di differenziazione è che l'S1-X utilizza un acceleratore a rotazione come una motocicletta, anziché la tradizionale leva del pollice. Ma l'elemento distintivo per eccellenza è il software, sviluppato internamente e specificamente da YCOM per questo tipo di veicolo. Per migliorare la stabilità, l'aderenza e l'accelerazione alle alte velocità, abbiamo studiato un sistema di controllo unico che consente ai piloti di tradurre il movimento della mano sull'acceleratore con la possibilità di scegliere tra 5 diverse modalità di potenza per ciascuna ruota, inclusa una funzione di aumento della potenza temporanea che consente di raggiungere il 100% tenendo premuto il tasto boost. Come per qualsiasi progetto di motorsport, il peso era una delle preoccupazioni in fase di ingegnerizzazione. L'S1-X utilizza un telaio in fibra di carbonio per fornire la rigidità richiesta e una posizione sicura e resistente agli urti per alloggiare la batteria agli ioni di litio. Il risultato è un monopattino elettrico ad alte prestazioni che pesa circa 40 kg inclusa la batteria. Non solo il telaio, anche il piantone dello sterzo è in fibra di carbonio, leggero e molto resistente. Per permettere ai piloti di frenare rapidamente, l'e-scooter è dotato di freni anteriori e posteriori separati, ciascuno azionato da una leva sul manubrio: la destra controlla l'anteriore, la sinistra il posteriore. Non sarebbe un veicolo motorsport senza l'odore della gomma ad alte prestazioni: l'S1-X utilizza mescole di gomma da gara per ottenere la massima trazione e angoli di piega di oltre 50°! I piloti che correranno nei circuiti urbani di eSC raggiungeranno velocità intorno ai 100 km/h, per un effetto spettacolare di cui abbiamo già avuto un assaggio durante i test collettivi».

ESKOOTR
Ycom ha progettato e realizzato a Collecchio 40 monopattini da gara

A Indy 1968 il seguito del film Le Mans 1966!

SECONDA PUNTATA

Questa è una storia in tre puntate dedicata alle visionaria creatività del tecnico britannico Ken Wallis, un genio assai discusso e ormai del tutto dimenticato. Il quale nel triennio 1967-1968-1969 sconvolse il paddock della Indy 500 e l'intero mondo delle corse, legandosi ad altrettanti progetti dotati di sconcertante e copernicanamente rivoluzionario spirito innovativo: la Paxton-Stp con motore a turbina a gas, la sua evoluzione Shelby dell'anno dopo e, infine, la fantomatica Lear Vapordyne con motore a vapore ed emissioni ben vicine allo zero. In un mondo in cui le monoposto da corsa sono ormai tutte uguali, tornare alle intuizioni a turno telescopiche, folli e furbe di Wallis è un atto di purificante e liberatoria disintossicazione. Buona lettura e buon divertimento con la seconda parte.

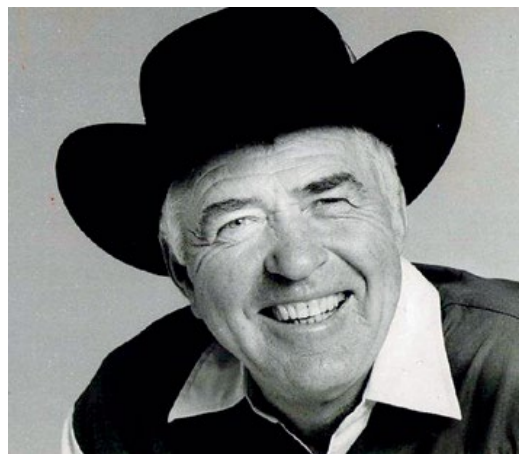
LA SQUADRA DEL MOMENTO, IL TECNICO PIÙ GENIALE, I PILOTI PIÙ VINCENTI (TRA F.1 E RUOTE COPERTE), PIÙ UN BUDGET DA SOGNO: QUESTA È LA STORIA DELL'ATTESISSIMA SHELBY-WALLIS REALIZZATA PERLA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS 1968. A FORMARE UN INTRECCIO NARRATIVO APPASSIONANTE, DESTINATO A VIVERE UNA TRAMA BEN DIVERSA DA QUELLA SPERATA DAI SUOI STESSI PROTAGONISTI E ARTEFICI

CARROLL SHELBY ATTACCA LA CLASSICISSIMA 500 MIGLIA DELL'INDIANA CON UN DREAM TEAM COMPOSTO DAL TECNICO KEN WALLIS, CHE GLI SFORNA UNA MONOPOSTO A TURBINA E QUATTRO RUOTE MOTRICI EVOLUTA RISPETTO ALLA STRATOSFERICA PAXTON-STP DELL'ANNO PRIMA, PIÙ, PER PILOTI, McLAREN E HULME. IL RESTO DELLA STORIA È TUTTO ADRENALINA E COLPI DI SCENA

di **Mario Donnini**

Vi siete mai chiesti cosa accadrebbe se i produttori e il regista dell'accalamato film "Le Mans '66-La grande sfida" volessero girare un seguito? Il classico sequel che racconta dove si va a parare subito dopo la fine della trama già mostrata? Sono domande interessanti che, oltre a possedere una risposta, vantano una storia tutta da riscoprire, ormai dimenticata eppure sorprendente, palpitante e inattesa.
Ecco perché queste sono pagine che scottano, visto che appartengono alla storia sotterranea delle corse, paiono quasi sconosciute e, sapientemente drammatizzate nonché sceneggiate in stile hollywoodiano, potrebbero benissimo entrare a far parte degli sfavillanti orizzonti del cinema, chissà. Intanto, riannodiamo il filo della narrazione e andiamo avanti, perché il soggetto di questa faccenda dal sorprendente finale svolta ancor più verso l'imprevedibile. Buon divertimento, dunque.

Shelby goes to Indy!

A fine 1967 Carroll Shelby è uno degli uomini più potenti e vincenti, nel mondo delle corse.
Ha dato vita alla leggenda dell'Ac Cobra che ha già battuto la Ferrari in Gt, quindi, legandosi alla Ford, è stato capace di salvare, far crescere e rinascere il progetto della Gt40 andando finalmente a bersaglio a Le Mans 1966 e nel mondiale di durata. Gettando le basi per un anelito alla gloria che alla Sarthe avrà sfogo, costantemente nel segno del colosso di Detroit, anche se in forma sempre più privata, fino al 1969.
È vero, poco dopo Le Mans '66 Shelby ha perso l'amico Ken Miles, vittima di un incidente durante una sessione di collaudi a Riverside, ma la sua sete di sfide va avanti e non conosce limiti.

KEN WALLIS GENIO CONTROVERSO

Sotto, il tecnico Ken Wallis collauda personalmente la sua Shelby per Indy 1968, dopo aver sfornato l'anno prima la quasi vincitrice Paxton-Stp, sopra a destra. Al centro, un sorridente Carroll Shelby e, in alto a destra, il suo secondo Phil Remington. A lato la Shelby-Wallis vista dall'alto e, nella foto grande, la monoposto in pit-lane, nelle prove della Indy 500 1968

Dopo aver trionfato in una delle due corse più famose e prestigiose del mondo, ora vuole sbancare l'altra. Ghermita la 24 Ore di Le Mans, ambisce a trionfare nella 500 Miglia di Indianapolis, stavolta dando il nome a una favolosa monoposto tutta sua. La Shelby a turbina.

La squadra più forte mai vista

Carroll Shelby nella civiltà racing è l'uomo del momento e fa paura ai veterani di Indy, dai quali è visto come un neofita ma anche percepito tale e quale a un duro, uno forte, che non sbaglia mai. Poche storie, Shelby va all'attacco della Indy 500 1968 con un piano favoloso, che fa tremare tutti. Al punto da far sussurrare in giro che sta per scendere in pista la compagine più forte mai vista all'opera in oltre mezzo secolo di sfide nell'Indiana. Tanto per cominciare, Shelby medesimo si mette in proprio, svincolandosi dalla Ford e facendo tutto da solo. Il budget, faraonico, glielo assicurano GoodYear e Botany 500. E se la Casa di pneumatici con sede ad Akron è uno dei mecenati più generosi di fine Anni '60, un vero colosso, la Botany 500 rappresenta una delle firme più chic del mondo della moda a base newyorkese, tanto che le monoposto promettono d'essere incantevoli, dipinte in una livrea mai vista e attenta più di sempre all'impatto estetico. Ma questo è niente.

C'è Wallis, progettista visionario

Poi c'è la qualità. Qualità delle vetture, progettate appositamente da Ken Wallis, 38enne tecnico britannico d'estrazione aeronautica, che a Indy è il designer più quotato e invidiato. L'anno prima ha dato vita alla Paxton-Stp, inusitata vettura a guida disassata, dotata di un rivoluzionario motore

a turbina che ha letteralmente dominato la Indy 500 salvo fermarsi a una manciata di chilometri dal traguardo, per il classico guasto da cinque dollari. Il suo boss Andy Granatelli, che ha fiutato nell'aria una certa asprezza delle autorità sportive nei suoi confronti, ha però preferito lasciarlo libero, per unire forze e intenti con la Lotus e Colin Chapman, dando vita a dei meravigliosi bolidi a cuneo a loro volta fedeli alle turbine a gas, viste tuttavia con crescente sfavore dai concorrenti di Indy e, soprattutto, dall'autorità sportiva della Usac.
Non importa. Ken Wallis va avanti, abbraccia la causa di Shelby e dà vita a un progetto che ricorda visivamente quello della Paxton, anche se rappresenta un enorme passo avanti, con le forme della vettura aerodinamicamente assai più raffinate e affinate, mantendendo tuttavia il lay-out di fondo. In più, con una bomba da sganciare mica da ridere, perché si dice che le Shelby a quattro ruo-

sponde al nome del campione del mondo in carica di F.1 Denis Hulme, neozelandese trentaduenne che nei Gp ha sfondato grazie alla Brabham-Repco di "Black Jack". Sul secondo, Bruce McLaren, c'è solo da dire che divide la nomea di tester più tosto con il giovane amico e connazionale Chris Amon, che però odia il muro di Indy, quindi la scelta di Shelby appare obbligata.
E non è un caso rilevare che a Le Mans 1966 - e quindi pure nella trama del film girato dal regista Mangold - Hulme è giunto secondo, in coppia con lo sfortunato ed eroico Ken Miles, mentre Bruce McLaren ha vinto la storica corsa, assieme a Chris Amon. Oh yes, sostituendo durante la competizione gomme GoodYear al posto delle Firestone, con Shelby che decide di cambiare marca di pneumatici nel bel mezzo della gara. Così potete rendervi conto che, a parte il povero Miles e la Ford, i protagonisti di Le Mans 1966 a Indy 1968 ci sono proprio tutti, compreso il braccio destro di Shelby, il fidatissimo Phil Remington.

te motrici potranno contare su turbine General Electric T58 capaci di esprimere circa 1300 cavalli, dando vita alle entità più mostruosamente potenti mai viste all'opera su un circuito chiuso del globo terracqueo.

Combinazione da favola

Quando la notizia arriva, tutti i vecchi lupi delle corse americane fanno un salto dalla sedia. Shelby Racing Corporation ha inviato la richiesta d'iscrizione a Indy per un contingente di tre monoposto nuove di pacca. Non solo. Carroll Shelby ha ottenuto subito l'accettazione delle tre iscrizioni, corredate dai numeri di gara assegnati. Il 39 per ora non vede collegato nessun pilota, mentre il 66 sarà per Bruce McLaren e il 69 per Denis Hulme.

Dream team stile F.1

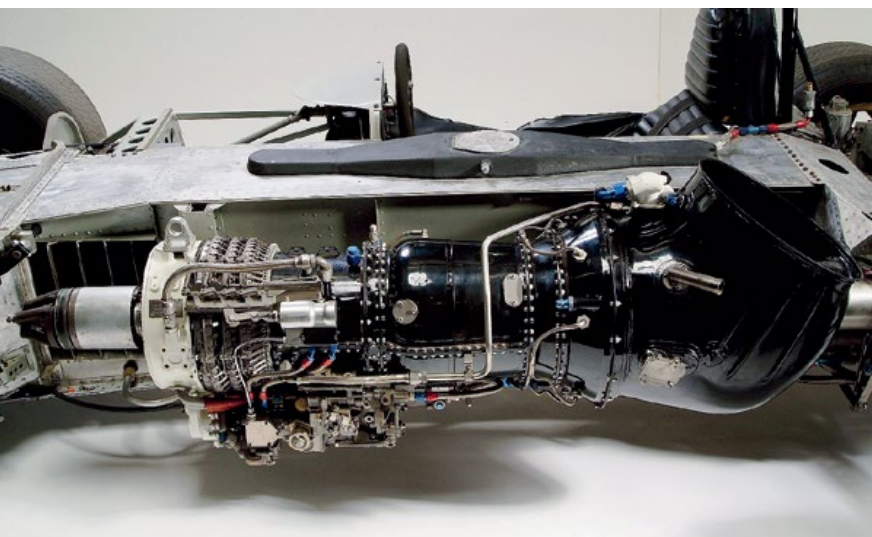
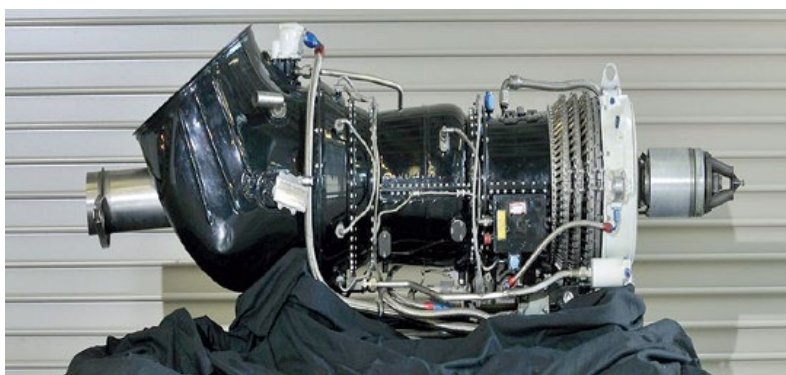
Così, a proposito di qualità, sotto contratto per l'operazione Shelby goes to Indy 1968 finiscono il pilota più forte del Pianeta Terra e il collaudatore più bravo del creato. Sul primo, stando alle classifiche mondiali, non c'è dubbio alcuno, perché ri-

BELLA, ELEGANTE E SFORTUNATA
Sopra e nell'altra pagina, la Shelby-Wallis intatta al giorno d'oggi in tutto il suo splendore. A destra e in basso, Bruce McLaren a Indianapolis 1968 nello sfortunato tentativo di ottenere una velocità media competitiva in prova

E sono ben decisi a scrivere un'altra pagina d'epica da competizione, potendo contare su un team sulla carta del tutto imbattibile, tanto che lo stesso Shelby confida a un reporter: *«Sì, mi rendo conto che siamo i debuttanti che più assomigliano a un vincitore certo, in tutta la saga di Indy»*.

Attenti, però, perché cambiano le regole

Fin qui tutto è fantastico, sembra una favola, ma la brusca virata riporta tutti alla realtà e si chiama politica. La Usac, autorità direttiva della serie nazionale di gare per monoposto, decide di ritoccare la normativa tecnica, penalizzando le vetture a turbina. Come? Semplice. Gli stessi motori a turbina funzionano mangiando aria da un'entrata che prende il nome tecnico di annulus. Nel 1967 la Indy 500 am-

metteva al via vetture a turbina con un annulus da 24 pollici, mentre la nuova regola dice che per l'edizione 1968 l'annulus non potrà essere più di 16 pollici, quindi con un decremento di potenziale di non meno del 33%.
Un bel problema e anche il primo passo verso lo sfavore totale dei soloni di Indy verso le turbine, con una certa scorrettezza di fondo. Considerando che a fine 1967 il Direttore delle Competizioni per la Usac Henry Banks aveva assicurato a Carroll Shelby che la normativa in materia sarebbe restata stabile. E invece no. Peggio: così facendo, la Usac viola un principio non scritto, il quale prevedeva che a Indy una soluzione tecnica innovativa deve poter godere di almeno due anni di stabilità regolamentare. Ciò non accade e questo vuol dire che per le Shelby a turbina i problemi - e belli grossi -, cominciano ancor prima che le macchine vengano accese.

TURBINA PODEROSA MA... SVANTAGGIATA!
Il motore a turbina della Shelby-Wallis, penalizzata in extremis dal regolamento della Indy 500 1968. A sinistra, sopra, e in alto, la monoposto nella sua accattivante colorazione, quindi, in alto nell'altra pagina, con le sue linee guizzanti e armoniose, più in basso in pista a Indy, ma senza costrutto alcuno. Infine, volante e cruscotto dello sfortunato bolide

I primi test e poi si va in scena

Nel quartier generale del programma Shelby-Indy, a Torrance, in California, si continua a lavorare giorno e notte fino a che, a inizio stagione 1968, la prima monoposto scende in pista per lo shakedown sullo stradale di Riverside, dove aveva perso la vita il compianto Ken Miles, e poi sull'ovale di Phoenix.
Quindi in marzo, con un paio di mesi d'anticipo rispetto all'inizio delle prove ufficiali della classicissima gara, la Shelby a turbina gira per la prima volta sul superspeedway di Indianapolis, con Bruce McLaren al volante.
Discorso chiaro: vento e freddo a parte, bisogna girare sulle 170 miglia di media per viaggiare teoricamente con chi si giocherà la vittoria nella 500 Miglia e i primi riscontri danno risultati inequivocabili e cerchiamo di capire quali.

Il parere di Bruce McLaren

McLaren gira molto e incamera esperienza, anche perché da esordiente a Indy deve passare il rookie test e ogni chilometro in più è una lezione preziosa per capire macchina e tracciato.
Ma il problema non è questo: altro che vincere, Bruce non riesce a girare più veloce d'una media di 158 miglia, il che significa che di questo passo anche qualificarsi diventa una missione difficile, se non impossibile. Che cosa sta succedendo?
Il neozelandese non si fa pregare e spiega chiaro: *«Spiacente, ragazzi, ma le mie impressioni di guida sono queste: la Shelby-Wallis sullo speedway mi sembra una via di mezzo tra un carro armato Sherman e una Formula Ford. È pesante, lenta, poco prevedibile nelle reazioni. In una sola parole, la definirei inguidabile. E secondo me, tra i tanti suggerimenti che avrei, non ne vedo nessuno capace di cambiare radicalmente il nostro e il suo destino»*.

I mali terribili della Shelby

Un momento, ragioniamo. Bruce McLaren potrebbe limitarsi a dire che la Shelby-Wallis va piano, perché l'intake della turbina, il famigerato annulus, è stato ristretto di un terzo, invece fa ben altro. Accusa direttamente la macchina d'essere instabile, fragile, marmorizzata e bizzosa come un gatto matto di piombo.
E così alla Shelby, dopo tanto entusiasmo iniziale, cominciano a fare una botta di conti e rilevano che una monoposto per essere vincente a Indy dovrebbe pesare più o meno 560 chili, mentre la loro creatura ne stazza esattamente 720.
A peggiorare le cose, il tecnico Ken Wallis dice subito che il peso complessivo non è una variabile: cioè, la Shelby per Indy non è limabile né dimagribile, va presa e usata così com'è, prendere o lasciare. Questo affligge sia velocità in curva che accelerazione, molto più della faccenda dell'annulus e dei valori ritoccati dall'Usac, perché le snelle Lotus promettono d'andare decisamente più veloci con le loro carrozzerie a cuneo e le turbine Pratt&Witney.
No, la verità è che improvvisamente questa storia sta virando verso una svolta che sembra condurre a uno dei fiaschi più clamorosi e costosi nella storia delle corse.

Il rimedio fa paura più del male

Nel quartier generale della Shelby il tecnico Ken Wallis non demorde. Dice che secondo lui c'è ancora la possibilità di porre rimedio a tutto e di ripresentare in pista le macchine in vista della Indy 500 competitive e sfreccianti come non mai. Intanto, prudenzialmente, Carroll Shelby, il quale comincia un po' a incazzarsi, ufficializza che di monoposto ne schiererà soltanto due, rinunciando a utilizzare la terza macchina, iscritta col numero 39.
Si va verso la mega sessione dell'1-2 maggio a Indy e Wallis appare sempre più trionfante.
Ha lavorato in gran segreto attorno alle vetture non volendo quasi nessuno attorno, uscendone molto soddisfatto: la potenza è stata ritrovata, almeno pare, e con essa tutto andrà a posto.
In realtà, il primo a rendersi conto di ciò che è successo è Phil Remington, l'uomo di fiducia di Shelby. In poche parole, Wallis è intervenuto sulla struttura dell'annulus, modificandola e dotandola di un ingegnoso sistema a valvole, il quale la mantiene stretta quando la macchina è ferma e la dilata mentre acquista la massima velocità.
In altri termini, la presa d'alimentazione della turbina è diventata una specie di marchingegno a gioco di prestigio, che sembra in regola da fermo, per poi dilatarsi ben oltre i consentiti 16 pollici in movimento. Per dirla com'è, c'è la sensazione che Wallis stia barando o, in ogni caso, letteralmente tradendo lo spirito del regolamento, con conseguenze che potrebbero diventare catastrofiche.

Che fare?

Remington col cuore in gola avvisa Shelby, il quale ci pensa su. Se per caso ci fosse un provvedimento disciplinare contro la Shelby, dichiarata irregolare, ad andarci di mezzo sarebbero la reputazione del marchio e soprattutto quella dei finanziatori GoodYear e Botany 500, con uno scandalo senza precedenti nel mondo delle corse. Intanto il tempo stringe e la bisarca imbarca le due monoposto alla volta di Indianapolis, tracciato che sembra ormai per Shelby, molto più che un terreno di sfida, la sede di un'esecuzione annunciata.

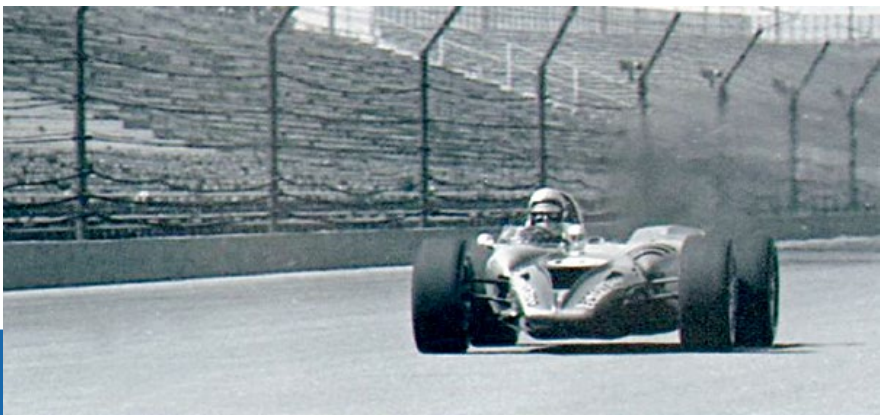
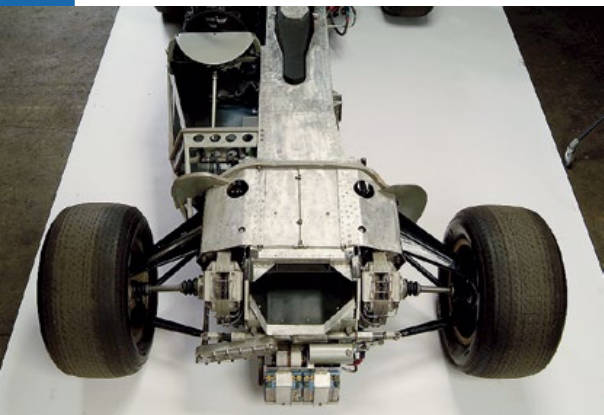
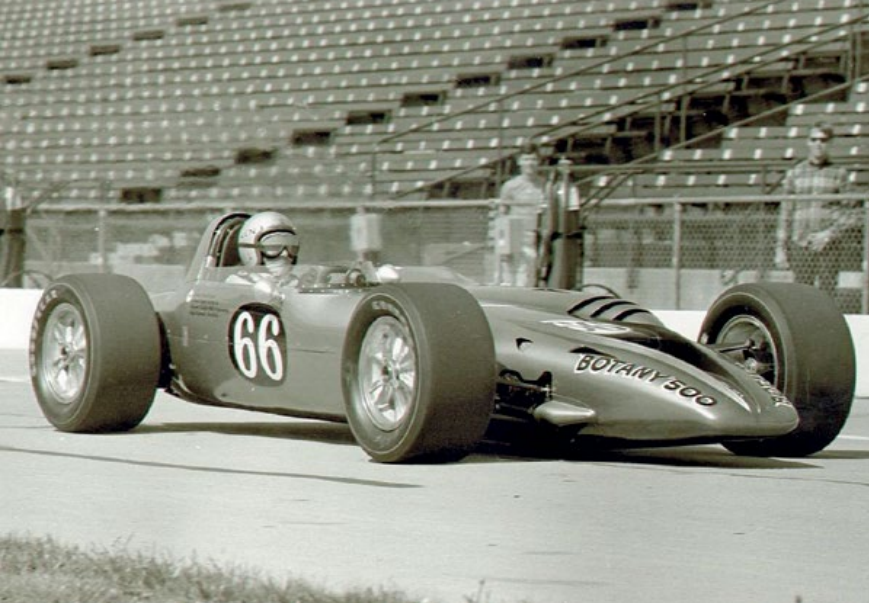
Neanche la furbizia aiuta

Nei giorni 1 e 2 maggio 1968 Bruce McLaren si toglie lo sfizio di superare il rookie test e nel weekend del 4-5 maggio finalmente Denny Hulme comincia a girare a sua volta con la Shelby, non passando mai la media sconfortante di 157.2 miglia, verificando che neppure la furbata dell'annulus ad ampiezza variabile riesce a rendere la monoposto appena decente. *«La maneggevolezza non c'è e la potenza neppure, nel senso che quando accelero in pratica non succede niente per un pezzo»*.

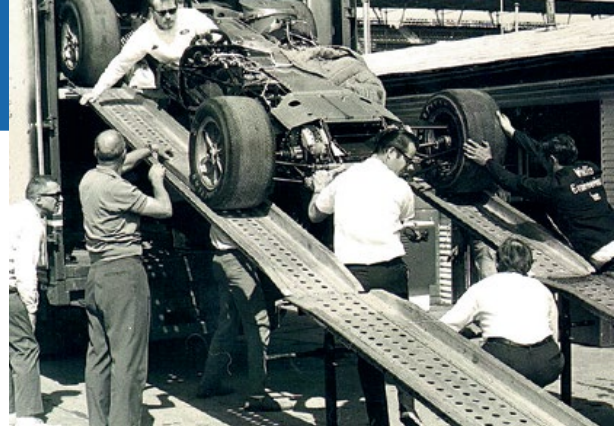
UN TENTATIVO FAVOLOSO MA SENZA LUCE

La Shelby-Wallis resta nella storia di Indy come una magnifica incompiuta. Sopra, l'abitacolo griffato, con tutti i protagonisti del programma e, in basso, la vettura "nuda" e quindi in azione nei primi test a Indy nel 1968. Nell'altra pagina, Bruce McLaren in un collaudo, quindi la vettura scaricata dal van di Shelby, il bolide di profilo e, sotto, la placca identificativa della sua turbina General Electric

Ancora una volta Bruce McLaren è grande a tingere di comicità le sue impressioni di tester sopraffino: *«Di solito si scrive con una penna e si cancella con una gomma, no? Bene, con la Shelby ho la sensazione di scrivere con una gomma e di cancellare con una penna. Perché quando accelero, non succede niente e mentre freno, sembra accadere il contrario. Il tutto mentre ti arrivano in netto ritardo sei, settecento, ottocento cavalli, che neanche aspettavi più, ormai il rettilineo è finito e sei di nuovo in curva»*.

I giorni passano e martedì 7 maggio 1968 né McLaren né Hulme riescono ad andare oltre le 162 miglia di media. La Shelby è in un vicolo drammaticamente cieco. Andando avanti, può scegliere tra due strade semplicemente terrorizzanti: rischiare la squalifica o temere la non qualificazione di entrambe le monoposto. Nel frattempo David Norton, uno degli ingegneri di Shelby, informa il suo boss che i commissari tecnici dell'Usac hanno intenzione di effettuare un'ispezione a sorpresa sulle monoposto. I rumors di Indy dicono che la faccenda dell'annulus a incidenza variabile sta facendo il giro della Gasoline Alley e la reazione degli sbirri

non può farsi attendere, pena la credibilità di Indy. Carroll Shelby si rende conto d'essere spacciato quando, lo stesso martedì, alla curva 1, uno dei piloti della Lotus, il giovane britannico Mike Spence, è vittima di un grave incidente dalle conseguenze che si riveleranno mortali. Ora, per motivi di sicurezza, la Usac ha intenzione di tornare a verificare a fondo tutte le vetture a turbina. E per la Shelby, comunque vada, non dovrebbe esserci scampo.

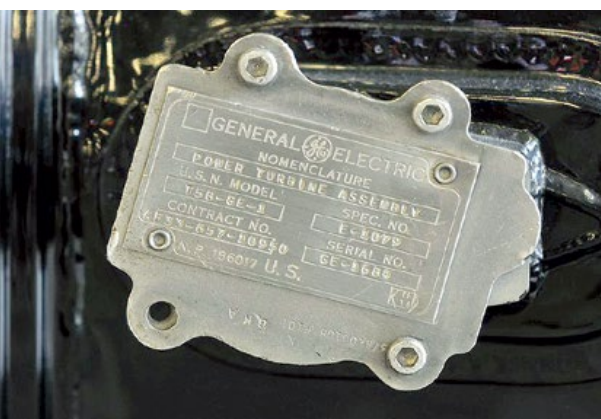
Un meeting segreto in motel

Non c'è più tempo da perdere. Un incontro segreto viene programmato in un'anonima stanza di motel a pochi chilometri dal tempio della velocità di Indy, con il boss Shelby, il tecnico Wallis, i principali membri del team e i rispettivi sponsor, tutti consapevoli che le monoposto a turbina dal 1969 in poi non saranno mai più ammesse a Indy.
Poco da fare, decisione all'unanimità. Per la prima e unica volta nella sua gloriosissima storia, Carroll Shelby e la sua squadra gettano la spugna. Basta. Entrambe le Shelby-Wallis vengono ritirate dalla Indy 500 1968 e non faranno mai più capolino su

un tracciato, né mai disputeranno una corsa o financo mezzo miglio di ulteriori test.
I piloti Denny Hulme e Bruce McLaren corrono all'aeroporto per imbarcarsi destinazione Europa, alla volta del Gp di Spagna di F.1, chiudendo nel peggiore dei modi la loro avventura con la fantomatica Shelby-Wallis annunciata e, ehm, predestinata dominatrice della Indy 500.
Il venerdì, poco prima dell'inizio delle qualificazioni ufficiali - e appena in anticipo con la temuta ispezione finale dei commissari Usac -, Shelby ritira l'iscrizione delle sue monoposto, adducendo non meglio specificati problemi di sicurezza.

Le Shelby nei decenni

Una curiosità: con le velocità fatte registrare nell'ultima giornata di prove non ufficiali dell'edizione 1968, le due Shelby sarebbero partite in ultima fila nella starting grid della Indy 500, ma il dato è puramente indicativo e non vuol dire niente, perché un conto è un giro secco, ben altra cosa è la qualificazione su 4 tornate. Ma andiamo oltre. L'esemplare guidato da Bruce McLaren della Shelby a turbina, poco dopo il suo abbandono, esce dal mondo delle corse e viene brevemente utilizzato in filmati pubblicitari dall'attore Paul Newman per promuovere il film "Indianapolis pista infernale". Quindi la Shelby finisce nelle mani di un collezionista privato del Midwest e l'altra pure, mentre di recente è stato realizzato un terzo esemplare, replica perfetta mostrata in pubblico al museo di Indianapolis, per ricordare il culmine e anche la fine ingenerosa dell'era delle vetture a turbina.

Doveva essere un omaggio a Miles e invece...

L'assalto di Shelby alla Indy 500 del 1968 poteva e doveva essere una forma d'omaggio di Carroll alla memoria dell'amico Ken Miles e alla fine si rivela un insuccesso totale.
Flop che fa rimpiangere profondamente la capacità d'analisi, il talento programmatico e la visione razionale del grande pilota e racer scomparso.
Con Ken Miles al fianco, Carroll Shelby presumibilmente non si sarebbe mai imbarcato nel disastro di Indy o l'avrebbe preventivamente schivato.
E così l'avventura catastrofica alla 500 Miglia diventa, ancor più che l'occasione per commemorare Ken Miles, un ottimo motivo per rimpiangerlo per sempre. Dando un senso di circolarità a questa che sembra davvero, oltre che una dura e cruda storia vera, ricca di sogni e speranze tradite, anche la trama circolare di un film ancora da girare: intenso, vibrante e non esattamente a lieto fine. (**2-continua**) ●

UNA MERAVIGLIOSA STORIA DI AMICIZIA

Ricordando **De Agostini**

La vita è fatta di incontri. Alcuni ti sfiorano appena e proseguono sino a perdersi in lontananza, altri ti affiancano per un po', condividendo parte del nostro cammino fino al bivio che li allontana da noi, trasformandoli in rette parallele. Ma alcuni, rarissimi, ci si parano davanti all'improvviso, inaspettati e sorprendenti, e ci accompagnano per tutta la vita… e oltre! Cesare De Agostini è uno di questi!

È Nino Balestra il tramite e questa nostra amicizia dura tutt'ora, sfidando anagrafe e chilometri, regalandomi sensazioni uniche che mi hanno traghettato dall'ascoltare all'essere ascoltato.

Negli anni siamo diventati un trio indissolubile, alimentato dalla nostra curiosità infinita e cementato da un affetto senza condizioni.

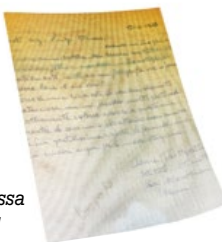
I ricordi si rincorrono incessanti: ecco il 1976, Mantova, patria sua e di Nuvolari, il primo Raduno Internazionale Cisitalia, la riscoperta di un mito abbandonato nell'oblio; l'amicizia con Clay Regazzoni, le maratone oratorie con Pablo Foletti e Gianni Cancellieri, le cene con Giannino Marzotto, la ricerca incessante di nuove storie o di vecchie verità. Amare è anche condividere, e noi abbiamo condiviso tantissimo. In particolare io e Cesare abbiamo condiviso una passione senza tempo e senza gelosia: Bernd Rosemeyer, l'Asso invincibile, come scriverà Cesare! Un amore tanto folle al punto da spingerlo a chiamare Elly la sua terza figlia (in memoria di Elly Rosemeyer – Beinhorn, moglie dell'Asso tedesco), mentre io ho setacciato il mondo alla ricerca di tutti i documenti possibili sulla breve e folgorante vita del pilota dei Quattro Anelli, facendo poi tradurre tutti i libri che raccontavano di lui e della moglie aviatrice.

Il Fato, poi, ha voluto che io diventassi un suo editore, riuscendo anche nell'impresa di convincere una recalcitrante amica comune, Maria Teresa de Filippis, la prima donna in Formula Uno, a regalarci la sua incredibile storia.

E l'ultimo libro, l'ultima nostra Avventura, "Nuvolari in Sella" uscirà quest'autunno, a riprova che i cantori di emozioni non ci lasciano mai.

Quando nel 2017 vennero messi all'asta i beni di Fiamma Breschi, riuscii, non senza fatica, ad accaparrarmi due lotti per me importantissimi. Un tappeto persiano del salotto che sicuramente era stato calpestato anche da Enzo Ferrari (una sorte di nemesi per me, che ho da sempre il Tridente nel cuore) e un piccolo foglietto ingiallito, datato 19 gennaio 1957, scritto da un sedicenne Cesare De Agostini al trentatreenne Luigi Musso, campione ferrarista in cerca di consacrazione, che invece trovò la gloria eterna in una maledetta curva a Reims solo sedici mesi dopo.

Cesare scrive con calligrafia ben ferma:

Gentile sig. Luigi Musso,
essendo un Suo grande tifoso e ammiratore, desidererei con tutto il cuore che lei mi potesse inviare un Suo autografo, possibilmente unito ad una fotografia ove si possa vedere bene il suo viso!!
Forse la mia richiesta
Le sembra alquanto pretenziosa, ma mi farebbe molto grato se lei cortesemente volesse aderire a questa mia.
Mentre Le comunico che attendo assai ansioso la Sua gentilissima risposta, Le formulo i miei più sinceri auguri per la nuova stagione.
Cesare De Agostini
Istituto Stimate, Via Montanari, Verona

E Musso annota sullo stesso foglio " risposto".

Poco tempo dopo, durante una delle solite zingarate del trio, chiedo a Cesare se si ricorda di avere scritto a Musso. Non solo lo ricorda, ma sottolinea che la foto autografata non era così bella come se la aspettava. Molto meglio quella ricevuta da Ascari!

Con insolita nonchalance e sotto il sorriso complice di Nino, estraggo il prezioso documento e lo porgo a Cesare, riuscendo nell'impresa impossibile di lasciarlo senza parole!

Quel piccolo pezzo di carta consunta si è trasformato in un tornado di ricordi: il collegio, l'adolescenziale passione per il mondo dei motori, il momento zero che lo aveva trasportato nel tempo fino a quel tavolo di ristorante. E quando gli dissi che volevo regalarglielo, mi ricordò la dedica che mi aveva fatto poco tempo prima sull'ultimo libro scritto, "Nuvolari Lui", che recitava così: "Al carissimo Stefano, al quale riconosco - lieto - le doti che io stesso credetti di avere in gioventù. Il suo Cesare".

Quel pezzetto di carta ingiallita è ancora con me, gelosamente custodito, insieme ai miei ricordi più cari, testimone tangibile di passione e di amore.

Ciao, Cesare, sei stato il Poeta delle passioni, il grande Cuore delle storie senza tempo, il demiurgo delle anime veloci. E quando vorrò parlarti, sarà sufficiente aprire un tuo libro per confrontarmi ancora e sempre con la tua anima.

Stefano Chiminelli

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale

TUTTI I MESI **AUTO TI GUIDA** VERSO LA **MOBILITÀ DEL FUTURO**

LE NUOVE TENDENZE

LE VETTURE PIÙ INTERESSANTI

IMPORTANTI OPINIONISTI

UNA GRAFICA CHIARA

LE TECNOLOGIE DI OGGI E DOMANI

TEST SEMPRE PIÙ APPROFONDITI

L'AUTOREVOLEZZA DI SEMPRE

In ogni numero Auto vi racconta tutte le novità del settore automotive. Uno sguardo aggiornato sulle tecnologie, le tendenze e i modelli senza dimenticare il piacere di guidare.*

*Non perderlo, **è in edicola.***

**Al costo di € 5.00*